1
918
т 406
N=11
ноябрь

ПРОВЕРЕНА-58

Индекс	1		Шифр хранения
Авторский знак	1918 т.406 w	11	Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Воениздата. Зак. 1453—150000

Проверено-85

CDVI

1 | т 406
1918 | N=11

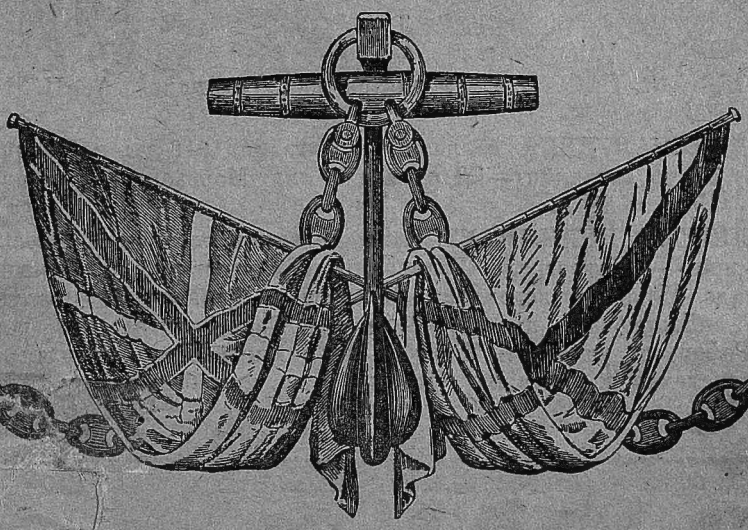
МОРСКОЙ

СБОРНИК

№ 11

НОЯБРЬ

1918



Проверена-56 г.

Открыта подписка на первое полугодие 1919 года

ЕЖЕМЕСЯЧНАГО ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИК“

с фотографическими снимками, рисунками и планами.

72-й год издания.

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ знакомит своих читателей с новейшими течениями военно-морской мысли.

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ освещает текущие события жизни русского и иностранных флотов, заключает в себе общедоступныя статьи по морским вопросам.

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ в 1919 году будет печатать, в виде особого отдела, труды «Военно-морской секции комиссии по изучению мировой войны».

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ периодически выпускает приложения с крупными статьями специально-технического характера.

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ с 1916 г. дает особые бесплатные приложения под названием «БИБЛИОТЕКА МОРСКОГО СБОРНИКА»; первой книгой «Библиотеки» выдана бывшая до сих пор библиографической редкостью работа адмирала С. О. Макарова — «Разсуждения по вопросам морской тактики». В 1917 г. — Н. Л. Кладо. Стратегия. Введение.

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ в 1919 году предполагает дать в книгах «Библиотеки Морского Сборника» четвертую часть труда **Штенцеля** «История войны на море с точки зрения морской тактики» (части 1, 2, 3 и 5 даны подписчикам в 1916, 1917 и 1918 годах).

„МОРСКОЙ СБОРНИК“ издается под редакцией А. И. Холодняка.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на первое полугодие 1919 г.: в России— **17 р.**, заграницу—**20 р.**, а для лиц Морского ведомства— **15 р.** и **18 р.**

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: в Редакции журнала «Морской Сборник» — Петроград. Главное Адмиралтейство; в Книжном Складе Морского ведомства—Петроград. Главное Адмиралтейство. Дворцовый проезд. Москва — Трехсвятительский пер., д. Реформат. училища. Морской Генеральный Штаб, комната 31; Пречистенка, 1, магазин «Оранж» и во всех больших книжных магазинах.

МОРСКОЙ
СБОРНИК.

И. д. Редактора — А. Холодняк.

276294

Том CDVI.

№ 11.

НОЯБРЬ.

ПЕТРОГРАД.
Десятая Государственная Типография, в Главном Адмиралтействе.
1918.

Петроград, 20-го ноября 1918 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

№ 11 „Морского Сборника“ 1918 года.

Панамский канал и практическая проверка его значения. Е. 1

О службе подводных лодок в мирное время. В. Подерни. 13

Экспедиция для поисков старшего лейтенанта Седова и его спутников И. Ислямов. 23

Бреслау-Мидилли. С немецкого. А. Холодняк. 45

Флот Соединенных Штатов. Панаев. 53

Письма Михаила Петровича Лазарева к Алексею Антиповичу Шестакову в г. Красный, Смоленской губернии. 69

Из прошлого торгового флота. Н. Рет. 91

Доклад W. P. Sillinge о двигателях Дизеля. М. Я. . . 99

Хроника. В. Новицкий 119

Библиография. 125

Иностранное обозрение. Борис Доливо-Добровольский. . 141

ПАНАМСКИЙ КАНАЛ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ПРОВЕРКА ЕГО ЗНАЧЕНИЯ.

I. Виды на будущее.

Опубликованный отчет о доходах, полученных путем взимания пошлин с судов, прошедших через Панамский канал, дала мериканскому журналу «The Navy and Merchant Marine» [1]), в статье «Panama—our Alladin Lamp of Commerce», принадлежащей перу г. Вильдфреда Шуфа, возможность подвести некоторые итоги первых проявлений торгового значения этого гигантского сооружения.

Автор считает, что уже сумма полученных пошлин показала американцам, что канал построен лучше, нежели они думали, но вместе с тем справедливо отмечает, что уроки, которые можно будет извлечь из сооружения канала в смысле его влияния на мировую морскую торговлю, принадлежат будущему.

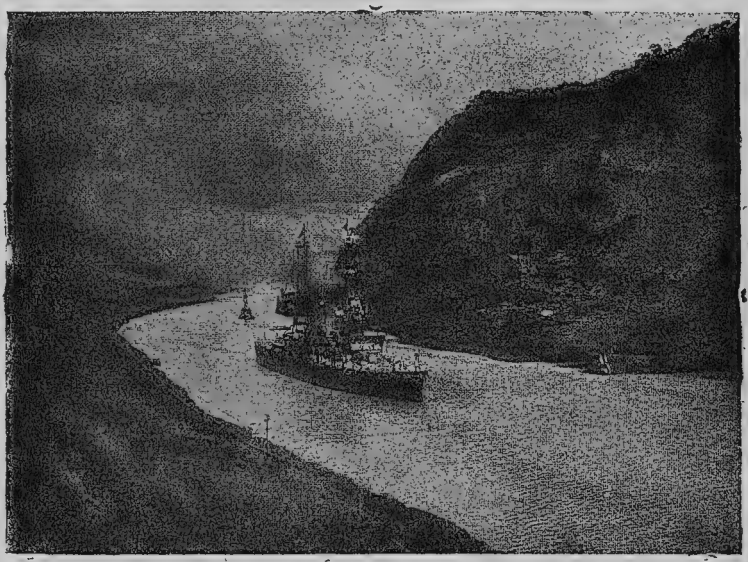
Мировая война давит на свободное развитие мировой торговли и те изменения в морских торговых путях и в соответственном их значении, которые явятся следствием открытия канала, находятся как бы в потенциальном или, вернее, в инкубационном, скрытом, состоянии.

Однако, нет сомнения, что с наступлением мира и с возобновлением свободных сношений между всеми народами, открытие Панамского канала явится как бы новой эрой, которой суждено вызвать к жизни изменения такого масштаба, влияния столь всеобъемлющие, какие мысль человеческая еще не в состоянии предугадать.

[1]) Август 1917 года, № 8.

И менее всего предугадывает это влияние, по мнению автора, тот народ, на долю которого выпали и само создание канала и владение им—американцы. А вместе с тем американской промышленности через канал открываются дальневосточные рынки в такой степени, в какой она никогда и не думала; и те моря, на которых американский торговый флот не появлялся никогда ранее, отныне сделаются обычными путями для американских товаров.

Главная цель постройки канала для американцев была стратегическая,—канал послужил связью между двумя океа-



Линейный корабль *Охайо* близ Гатуна (одно изъ труднейших мѣст для прорытия канал).

нами и дал возможность С. Штатам иметь один военный флот вместо двух. Возможное торговое значение канала не представлялось столь громадным как например, значение Суэцкаго. Суэцкий канал для его создателей был, главным образом, коммерческим предприятием. Американский народ заранее соглашался с тем, что Панамский канал не даст ему крупных прибылей.

Однако действительность уже показала обратное. Даже при ненормальных условиях его службы; под давлением всей

тяжести небывалой войны, доходность канала превзошла ожидаемые расчеты. Когда же наступление мирного периода снимет всю тяжесть, лежащую на груди свободной мировой торговли, можно с уверенностью рассчитывать на сильное повышение поступления пошлин. Конечно, американский народ имеет все основания рассчитывать на то, что прямая доходность канала далеко не исчерпывает всех тех выгод, которые должны быть извлечены из него косвенным путем создания благоприятных условий для морских перевозок Америки.

Влияние канала первее всего скажется сокращением многих океанских торговых путей. Посмотрим, каково будет влияние его для разных стран.

Для всей торговли Южной Америки значение канала не будет слишком громадным, ибо главные торговые порты наиболее богатых из Южно-Американских республик расположены на Атлантическом океане и торговля их с Европой не требует прохода через Панамский канал. Однако республики западного побережья Южной Америки уже пользуются каналом, а в дальнейшем использование ими канала неизбежно разовьется. Их минеральные богатства, включая железо, медь и другие руды, их уголь, кожи и фрукты пойдут через канал с гораздо большей легкостью нежели ранее, помимо его. Развитие их вывоза в С. Штаты вызовет поднятие их покупательной способности и, как следствие этого, оживление торговых сношений с этой страной.

Для С. Штатов канал приобретает особое значение в отношении облегчения торговых сношений между Тихоокеанскими портами их с одной стороны и Атлантическими с другой. Морской путь через канал для многих товаров, до сих пор шедших через материк по железным дорогам и иногда не выдерживавших высоких железно-дорожных тарифов, явится гораздо более выгодным. Широкое развитие внутренних водных путей между портами собственно Атлантического океана и портами Мексиканскаго залива [1]) не

[1]) Через Миссисипи и Великие озера. *От переводчика.*

может не способствовать усилению движения грузов через Панамский канал.

В положении аналогичном с Тихоокеанскими портами С. Штатов лежат порта того же Тихоокеанскаго побережья Канады, для которых открывается удобное морское сообщение, как с Атлантическими портами Канады и С. Штатов, так и с Англией.

Сокращение путей из Атлантических портов Америки на Дальний Восток—в Японию и Китай, в Австралию и Новую Зеландию по сравнению с таковыми через Суэцкий канал не требует пояснения. Приводимая ниже таблица ярче слов характеризует это положение.

Последствия этого обстоятельства особенно ценны для японского торгового флота, для которого отныне доступ в Атлантическіе порты сделается несравненно легче. «Скоро»— говорит автор—«мы часто будем видеть японские флаги на мачтах торговых судов в наших атлантических гаванях».

Для американской торговли настал момент занятия более твердой позиции на азиатских рынках. Благодаря каналу, Нью-Иорк стал ближе к Иокогаме и Шанхаю, нежели до его открытия Ливерпуль к тем же портам Дальняго Востока.

Влияние канала на сокращение морских путей между различными портами видно из следующей таблицы.

Америка.	Через Панаму.	Наиболее короткий прежний путь.
Нью-Иорк—Сан-Франциско . .	5299 миль.	13714 миль.
Ливерпуль—Сан-Франциско . .	8038 »	14084 »
Нью-Иорк—Каллао (в Перу) .	3328 »	9763 »
Ливерпуль—Каллао	6067 »	10133 »
Нью-Иорк—Иквикве.	3837 »	9254 »
Ливерпуль—Иквикве.	6576 »	9624 »
Нью-Иорк—Вальпарайзо. . . .	4630 »	8461 »
Ливерпуль—Вальпарайзо . . .	7369 »	8831 »
Дальний Восток.		
Нью-Иорк—Иокогама	9835 »	13564 »
Ливерпуль—Иокогама	12575 »	11640 »

	Через Панаму.	Наиболее короткий прежний путь.
Нью-Йорк—Шанхай.	10885 миль.	12514 миль.
Ливерпуль—Шанхай.	13247 »	10500 »
Нью-Йорк—Гонгконг	11684 »	11655 »
Ливерпуль—Гонгконг	14106 »	9731 »
Нью-Йорк—Манилла	11585 »	11601 »
Ливерпуль—Манилла	13947 »	9677 »
Австралия:		
Нью-Йорк—Сидней	9852 »	13420 »
Ливерпуль—Сидней	12406 »	12036 »
Нью-Йорк—Мельбурн	10022 »	12845 »
Ливерпуль—Мельбурн	12749 »	11461 »
Нью-Йорк—Веллингтон (Н. Зеландия)	8531 »	11414 »
Ливерпуль—Веллингтон	11261 »	11784 »

Резюмировать вкратце сказанное можно таким образом:

Панамский канал значительно сокращает морские пути:

Между Атлантическими портами Америки с одной стороны и Тихоокеанскими портами Южной и Средней Америки, Мексики и Соед. Штатов и Канады с другой.

В несколько меньшей степени сокращаются пути:

Между только что цитированными Тихоокеанскими портами Америки и Ливерпулем, Соутхэмптоном, Гавром, Антверпеном, Роттердамом и прочими Европейскими портами.

Он значительно сокращает морские пути:

Между Американскими Атлантическими портами и Японией, Китаем, Филиппинскими о-вами, Восточным берегом Австралии и Новой Зеландией.

В очень легкой степени сокращаются расстояния:

Между Н. Зеландией и Европейскими портами Атлантики.

Расстояния не сокращаются благодаря каналу:

Между Европейскими портами и Австралией, Японией и Китаем.

В итоге—значение Панамского канала для всей тихоокеанской торговли должно быть весьма благоприятным.

Но, учитывая благоприятные перспективы, представляющиеся для американской промышленности, американцы должны помнить, что американские фабрикаты, быть может, пойдут в Азию не только на американских судах,—Японский торговый флот получает, как уже было указано, значительные преимущества и в этом отношении может быть для американского судоходства сыграет ту же роль, какую сейчас играет английский.

Выдержка из другой статьи о Панамском канале из того же журнала, под названием «The Military Value of the Canal», написанной г. Хол Смитом, и отчеты об использовании канала приводятся ниже. В той же книжке журнала есть и еще кое-что по тому же вопросу. Это статья Адриана Буль (правительственнаго специалиста по судоходству) о значении канала для развития торговли Средней Америки. Для читателей «Морского Сборника» статья эта носит, быть может, слишком специальный характер и мы воздержимся от приведения ее содержания.

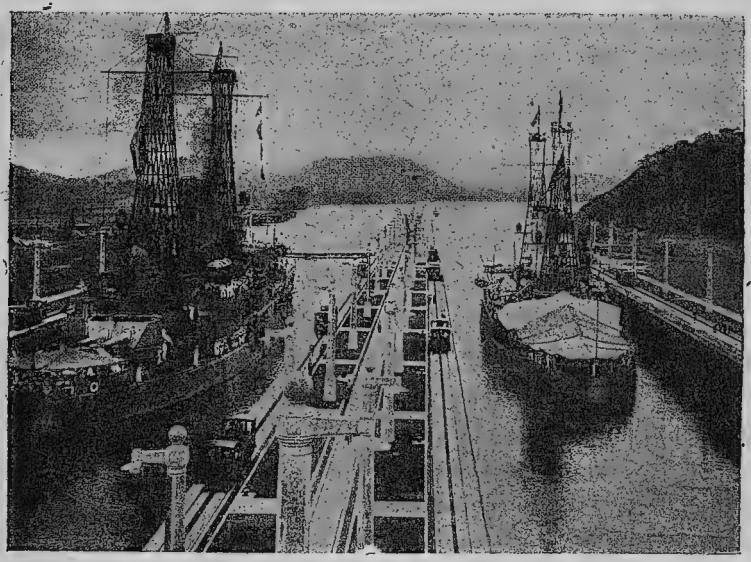
II. Военное значение канала.

Мировая война показала, что военное значение Панамского канала вырисовывается не только в случаях войны в водах Америки. Уже с первых месяцев войны, в августе 1914 года в списке названий главнейших товаров, прошедших через канал, значатся нитраты.

Как известно, соли азотной кислоты, чилийская селитра—являются главным необходимым элементом для выделки взрывчатых веществ, употребляемой и Америкой и Державами Согласия.

С открытия канала за время с 14 августа 1914 года, по 1 января 1917 г. через канал прошло 2291532 тонны

питратов. После опубликования Американского «акта о национальной обороне» в 1916 году для американской армии были предприняты заготовки в широком масштабе, и Военное Министерство закупило в Чили огромные количества селитры, которые затем и были перевезены в различные складочные пункты в С. А. Соед. Штатах. В целях сокращения расходов по морской перевозке, грозивших принять значительные размеры из за повышения фрахтов, для транспортирования закупленного были использованы войсковые



Линейные корабли *Охайо* и *Висконсинъ* выходят из шлюзов Гатун. Обратить внимание:—1) на рельсах железки для буксировки, и 2) разницу уравней воды въ левомъ и правом шлюзах.

транспортные суда. Рост транзита нитратов через канал виден из следующих данных.

С 14 августа 1914 г. по 1 июля 1915 г.	651948 т.
С 30 июня 1915 г. по 1 июля 1916 г.	894139 т., из коих 608150 т. для американских и 240614 т. для европейских заводов взр. вещ.

За 1-ую половину третьего фискального года, т. е. с 30 июня 1916 г. по 1 января 1917 г. . . . . 1145445 т., из коих 635871 т. для Америки и 509485 для Европы.

Уж из этих цифр видно, каково было военное значение канала для С. Штатов и Союзников во время текущей войны, ибо, если бы не столь сокращенный путь подвоза селитры, то и Штаты и Державы Согласия были бы быстро вынуждены к добыче азотной кислоты из воздуха, методу, к которому прибегла Германия, несмотря на его сложность и дороговизну. Последняя лишилась подвоза Чилийской селитры с самого начала войны и в деле добывания азота из воздуха сделала значительные шаги. В этом отношении представляет немалый интерес письмо Берлинского профессора политической экономии Макса Зеринга, написанное им в 1915 году одному из своих друзей в Америке.

«Полное прекращение подвоза Чилийской селитры — пишет Макс Зеринг,—дало значительный толчек деятельности наших заводов для добывания азота из воздуха, построенных до и во время войны. Вопрос был разрешен с изумительной быстротой и теперь огромные количества азота, потребные для производства боевых припасов добываются этим способом. Таким образом разрешен вопрос, вызывающий столько затруднений даже в Англии, несмотря на помощь, оказываемую этой стране со стороны Америки. Количество добываемого нами азота из воздуха таково, что им удовлетворяются не только потребность страны в области изготовления взрывчатых веществ, но и потребности в изготовлении азотистых удобрений для почвы, для чего Германия также ранее пользовалась Чилийской селитрой».

Таким образом через Панамский канал прошли в текущую войну в огромном количестве те товары, которые содействуют существенным факторам в этой войне—производству боевых припасов и производству пищевых продуктов.

Очевидно, что не одни перевезенные нитраты определили значение канала для этой войны. Сверх этого перевезено громадное количество грузов, так или иначе необходимых для хода войны: сахар, нефть, керосин, железнодорожные материалы и материалы стального производства и пр.

В другой обстановке войны вырисовалось и другое общеизвестное непосредственное стратегическое его значение — сокращение пути для переброски флота из одного океана в другой. До сих пор весь Американский флот еще не имел случая проходить через канал. Посылку его в Сан-Франциско предполагалось осуществить по случаю открытия Панамо-Тихоокеанской выставки, но американские стратеги, в виду опасений военнаго характера, сочли более разумным держать флот в Гуантанамо и в Хэмптон-Роде. Но если бы понадобилось, переброска флота в Тихий океан не потребовала бы длиннейших переходов вокруг Южной Америки.

С того момента, когда вопрос оползней в канале благополучно разрешен, морское «замыкание на короткую» может считаться обезпеченным и кораблям С. Штатов не понадобится побивать рекорда, в свое время установленнаго броненосцем *Орегон*. Этот корабль вышел из Сан-Франциско 19 марта 1898 года и 24 мая того же года прибыл к Юпитер-Инлет на Флориде, а 3 июля принял участие в морской победе над флотом адмирала Серверы. Расстояние, покрытое *Орегоном* в 2 месяца 5 дней равнялось 13000 милям. Теперь бы для перехода из Сан-Франциско в Ки-Вест потребовался переход через Панамский канал всего в 5013 миль.

Недавно построенный на заводе Mare Island Navy Yard в Сан-Франциско эскадренный миноносец *Shaw*, также как и *Орегон* в свое время, установил новый рекорд перехода из Тихоокеанского в Атлантический порт С. А. С. Штатов. Переход через Панамский канал, расстоянием 5858 миль, совершен им в 14 дней 10 часов 20 минут. По приходе в порт назначения миноносец находился в полнейшей готовности вновь выйти в море. Им установлен и другой рекорд — быстроты перехода через канал, что на этот раз потребо-

вало 5 часов 45 минут (предыдущий рекордный переход— 6 часов 20 минут).

III. Использование канала со времени его открытия.

Хотя, вследствие войны, публикации о судоходстве через канал прекращены, оказалось, все-таки, возможным из обзора «The Panama Canal record», извлечь некоторые ценные и интересные данные по срок 1 января 1917 года.

В течение года, с 15 августа 1915 года по 14 августа 1916 года, канал был закрыт (из за оползней) более половины этого времени, а именно с сентября до апреля. За этот год прошло 59% от числа судов, 53.3% от всего прошедшаго нетто-тоннажа и 52.8% от веса провезенного груза. За оба года получено пошлин на сумму 7411628 долларов, при чем за первый год 5102063, а за второй—2309618 долларов.

За все время с открытия его (15 августа 1914 г.) по 1 января 1917 г. через канал прошло 2780 судов. Соответственное число регистровых тонн брутто — 13086535 и нетто—9209503. Всего перевезено груза 11652405 тонн.

В 1916 году число прошедших через канал судов превзошло предыдущий 1915 год на 83, или, в процентах, на 7,09. За 1915 год прошло 1170 судов.

Число тонн брутто и нетто, а также общий вес перевезенного груза оказались отличающимися менее чем на 1% от соответствующих цифр 1915 года. За все три года канал ни разу не был открыт в течение круглого года. В 1914 году канал действовал только $4^1/_2$ месяца (он был открыт 15 августа 1914 г.). В 1915 году сообщение было прервано с середины сентября, а открылось только в апреле 1916 года. Таким образом из $28^1/_2$ месяцев проход через канал был открыт лишь в течение $21^1/_2$ месяца. Кратковременные закрытия в этот счет не вошли.

Так как в 1915 и 1916 годах продолжительность свободного плавания каналом была совершенно одинакова (с января по середину сентября в первом и с середины апреля по 31 декабря во втором), то оба года могли бы быть легко

сравниваемы. Однако, надо иметь в виду, что в 1915 году наладившийся в течение многих месяцев непрерывный поток судов был неожиданно прерван, а в 1916-м и после открытия канала было потрачено не мало времени, пока не была нарушена своего рода «инерция», созданная семимесячным закрытием канала. Семимесячное закрытие сделало то, что за это время все суда, совершившие каботажное плавание через канал между портами С. Штатов, перешли на заграничное плавание. Статистические данные указывают, что в 1916 году каботажем занималось лишь 3% из числа всех судов, прошедших через канал, тогда как в 1915 г. это число соответствовало 27%, а в 1914 г.—41½% от тоннажа нетто всего движения. Пошлины, уплаченные судами каботажного плавания в 1916 году, достигли едва 59 с лишним тысяч долларов, что чрезвычайно мало даже для тех судов, которые числились в каботаже. Объясняется это тем, что из их числа было много правительственных транспортов, не платящих пошлин. С судов не каботажного плавания, взято пошлин до 3617913 долларов, а всего за 1916 год—3677695 долларов. Стоимость поддержания и обслуживания канала за то же время равнялась 7142124 долларам.

Е.

О СЛУЖБѢ ПОДВОДНЫХЪ ЛОДОКЪ ВЪ МИРНОЕ ВРЕМЯ.

На флотѣ работа мирнаго времени заключается въ поддержаніи составляющихъ его элементовъ—личнаго состава и матеріальной части—въ должной готовности къ войнѣ.

Въ отношеніи личнаго состава эта работа подраздѣляется на комплектованіе, обученіе и организацію службы на кораблѣ, въ учебно-боевой обстановкѣ. Въ отношеніи матеріальной части—она заключается въ снабженіи, испытаніи службою въ подобной-же учебно-боевой обстановкѣ на кораблѣ и въ ремонтѣ.

Самымъ важнымъ факторомъ работы по подготовкѣ личнаго состава является, конечно, организація его службы на кораблѣ, такъ какъ только сама эта служба и даетъ возможность всесторонняго испытанія личнаго состава и по ней только и можно судить о всѣхъ необходимыхъ измѣненіяхъ, какъ въ комплектаціи, такъ и въ обученіи.

Аналогично—самымъ важнымъ факторомъ работы съ матеріальной частью является испытаніе ея на кораблѣ, такъ какъ только подобное испытаніе и даетъ возможность выясненія и требуемыхъ измѣненій въ снабженіи и характера ремонта.

Слѣдовательно—чѣмъ ближе условія службы личнаго состава и матеріальной части будутъ подходить къ боевымъ, тѣмъ ярче и нагляднѣе будутъ обрисовываться и качества снабженія (комплектаціи) и потребности обученія (ремонта).

Это требованіе въ отношеніи матеріальной части достигается весьма просто, но зато въ отношеніи личнаго состава—встрѣчаетъ на своемъ пути большія затрудненія. Дѣйствительно, насколько легко какой-бы то ни было сложный механизмъ поставить въ условія работы, сколь угодно близко

соотвѣтствующія боевымъ (хотя-бы путемъ провѣрки работы его черезъ заранѣе установленные промежутки времени, и при какомъ угодно тяжеломъ режимѣ работы), настолько же трудно живой организмъ—личный составъ корабля—въ мирное время заключить въ условія «близкія къ боевымъ».

Обычно, искусственно создаваемая въ мирное время обстановка «боевого» обученія имѣетъ тотъ крупный недостатокъ, что обучаемый личный составъ весьма быстро приспособляется ко всѣмъ ея «условностямъ» и, при прохожденіи учебнаго плана, привыкаетъ, что называется, «танцовать отъ печки». Чѣмъ и объясняется, напримѣръ, та легкость, съ какою въ мирное время достигаются всякаго рода «рекорды».

Для иллюстраціи изложеннаго, достаточно привести примѣръ изъ былой практики учебныхъ атакъ подводныхъ лодокъ, когда одна и та-же подводная лодка, проходя свой «учебный планъ», $n+1$-й разъ атаковывала одинъ и тотъ же корабль, обычно—матку своего дивизіона,—въ одномъ и томъ же мѣстѣ и при однихъ и тѣхъ же условіяхъ; при этомъ командиръ лодки отлично зналъ не только ходъ и курсъ атакуемаго имъ корабля, но и у какой вѣшки онъ будетъ поворачивать и на створѣ съ которой изъ мельницъ на берегу слѣдуетъ начинать атаку. Само собой разумѣется, что подобнаго рода практика въ выполненіи атакъ, какой-бы обширный курсъ она собою ни охватывала, не могла дать командиру лодки ничего, кромѣ умѣнія «танцовать отъ печки».

Совершенно подобнымъ же образомъ у насъ на флотѣ обстояло дѣло и со всякаго рода рекордами скорости заряжанія орудій, стрѣльбы минами, и т. п.: во всѣхъ этихъ случаяхъ все дѣло сводилось къ широкому примѣненію разнообразныхъ «вспомогательныхъ» средствъ, дозволенныхъ и не дозволенныхъ, способствовавшихъ достиженію максимальной скорости и показного совершенства. И нужно сознаться, что подобнаго рода вспомогательныя средства нерѣдко играли значительно большую роль, чѣмъ все то, что относилось непосредственно къ дѣлу и что могло имѣть рѣшающее значеніе въ обстановкѣ боя.

Кромѣ того, нужно сказать, что всѣ эти «боевыя упражненія», повторяемыя изо дня въ день и изъ недѣли въ недѣлю, въ обстановкѣ мирнаго времени, при искусственно создаваемыхъ «псевдо-боевыхъ» условіяхъ, и выполняемыя, въ большинствѣ случаевъ, въ качествѣ простого «отбыванія номера», имѣютъ одинъ и тотъ же общій специфическій недостатокъ— отсутствіе внутренняго здраваго смысла, доступнаго пониманію *широкихъ круговъ* личнаго состава. Благодаря этому они чрезвычайно скоро всѣмъ надоѣдаютъ, становясь скучной и неинтересной обязанностью и вызывая отвращеніе одинаково и среди офицеровъ, и среди командъ.

Все это, вмѣстѣ взятое, и заставляетъ насъ искать для мирнаго времени такіе способы практическаго обученія и тренировки личнаго состава, которые не имѣли бы столь искусственнаго характера и были бы ближе къ возможной боевой дѣйствительности, содержа въ себѣ, кромѣ комплекса чисто механическихъ манипуляцій, еще и нѣкоторый, весьма въ данномъ случаѣ необходимый, внутренній смыслъ. Обладая же еще, кромѣ того, и нѣкоторымъ элементомъ увлекательности и занимательности, такіе пріемы обученія создавали бы естественную смѣну впечатлѣній и новизну событій, поддерживая среди личнаго состава интересъ къ работѣ и давая толчекъ къ возникновенію соревнованія и спорта.

I.

Въ настоящей статьѣ мы имѣемъ въ виду разсмотрѣть идею подобной организаціи службы въ мирное время, возникшую на Дивизіи подводныхъ лодокъ Балтійскаго моря, касающуюся подводныхъ лодокъ, и дающую, какъ намъ кажется, весьма удовлетворительное разрѣшеніе разсматриваемаго нами вопроса. Это—служба подводныхъ лодокъ въ качествѣ крейсеровъ пограничной стражи.

Но, прежде чѣмъ перейти къ изложенію предполагаемой организаціи этой службы, считаемъ необходимымъ остановиться на разсмотрѣніи тѣхъ условій, въ которыхъ подводная лодка находится въ боевой обстановкѣ во время войны.

Какъ уже можно теперь считать окончательно установленнымъ опытомъ трехъ лѣтъ міровой войны, боевая служба подводной лодки представляетъ собою болѣе или менѣе правильное чередованіе походовъ, ремонта и состоянія боевой готовности, причемъ, въ среднемъ, можно принять, что послѣ каждаго боевого похода, продолжительностью около двухъ недѣль, слѣдуютъ двѣ недѣли ремонта и отдыха лодки, а затѣмъ—двѣ недѣли боевой готовности. И это одинаково вѣрно по отношенію къ тремъ извѣстнымъ намъ типамъ лодокъ—англійскія лодки, американскія «Голланда» и русскія—типа «Барсъ» (правда, были случаи, когда англійскія лодки, по возвращеніи изъ двухнедѣльнаго похода, уже черезъ одни сутки приводились въ состояніе боевой готовности и могли снова выйти въ море, но это—было исключеніемъ изъ общаго правила; точно также были случаи, что и состояніе «боевой готовности» лодокъ длилось не двѣ недѣли, а иногда—мѣсяцъ и болѣе, что, однако, зависѣло не отъ самыхъ лодокъ и не отъ ихъ личнаго состава, а отъ условій сложившейся въ данный моментъ стратегической обстановки).

Поэтому, можно принять, какъ общее правило, что и для кампаніи мирнаго времени на каждыя четыре недѣли ремонта и отдыха, по теоретическому расчету, должно приходиться не менѣе двухъ недѣль плаванія; причемъ плаваніе лодки должно совершаться, по возможности, въ тѣхъ же условіяхъ, какъ и во время войны, т. е. оно должно заключать въ себѣ:

1) походъ на позицію,

2) непрерывное пребываніе на позиціи установленное число сутокъ и

3) обратный походъ въ свой портъ.

Какъ и во время войны, плаваніе это должно совершаться во всякую погоду, при непремѣнномъ условіи необнаруживанія себя на позиціи до выполненія опредѣленнаго оперативнаго плана (а, слѣдовательно,—и безъ права захода въ портъ) и, вмѣстѣ съ тѣмъ, должно имѣть вполнѣ конкретное и осмысленное заданіе, заключающее въ себѣ наблюденіе за кораблями,

находящимися въ данномъ раіонѣ, наблюденіе за побережьемъ, и преслѣдованіе, остановку и осмотръ въ морѣ подозрительныхъ судовъ; т. е. въ такомъ плаваніи лодка должна фактически нести на себѣ охрану побережья, исполняя, кромѣ того, функціи корабля-развѣдчика.

Плаваніе въ качествѣ крейсера пограничной стражи, какъ мы знаемъ, всѣмъ этимъ требованіямъ вполнѣ удовлетворяетъ, обладая, вмѣстѣ съ тѣмъ, достаточной занимательностью и давая большой просторъ для развитія въ людяхъ чувства соревнованія и спортивнаго увлеченія. Особенно—если они будутъ участвовать въ полученіи призового вознагражденія за поимку контрабаднаго груза.

Лодка, при этомъ, будетъ имѣть большую практику въ хожденіи подъ перископомъ, высматривая контрабандистовъ, въ атакахъ,-въ лежаніи на грунтѣ въ свѣжую погоду (когда плаваніе малыхъ судовъ надъ водой становится невозможнымъ), въ осмотрахъ подозрительныхъ кораблей и даже въ примѣненіи оружія—ружей и пушекъ,—хотя бы въ видѣ предупредительныхъ выстрѣловъ при задержаніи контрабандистовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, командный составъ лодки будетъ имѣть великолѣпную практику въ изученіи своихъ береговъ, что, какъ мы знаемъ, имѣетъ весьма важное значеніе.

Съ другой стороны, и для самого дѣла пограничной службы примѣненіе подводныхъ лодокъ можетъ сыграть важную роль, такъ какъ во-первыхъ—оно дастъ возможность значительно сократить, а со временемъ, можетъ быть, и свести до нуля всегда болѣе или менѣе дорого стоющее Государству содержаніе спеціальныхъ крейсеровъ пограничной стражи, а во вторыхъ—моральное воздѣйствіе на контрабандистовъ подобнаго рода невидимой, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и весьма дѣйствительной, охраны побережья, будетъ чрезвычайно велико и,— можно утверждать a priori, — поведетъ къ значительному сокращенію контрабаднаго провоза.

Поэтому намъ представляется, что подобнаго рода эксплоатація подводной лодки въ мирное время въ качествѣ крейсера пограничной стражи, и для самой лодки, какъ наиболѣе отвѣчающая типичнымъ особенностямъ ея службы въ военное

время, и для цѣлей охраны побережья,—имѣетъ значительныя выгоды.

Отрицательныхъ сторонъ, повидимому, нѣтъ; положительныя—сводятся къ тому, что во-первыхъ—лодка будетъ занята дѣломъ, въ которомъ самымъ надежнымъ образомъ будутъ развиваться именно тѣ качества личнаго состава, какія нужны будутъ въ боевой обстановкѣ, а во-вторыхъ—служба ея даже и въ мирное время будетъ имѣть для Государства самостоятельную цѣнность.

II.

Переходя далѣе къ разсмотрѣнію практическаго осуществленія службы подводныхъ лодокъ въ качествѣ крейсеровъ пограничной стражи, выяснимъ, прежде всего, какія требованія предъявитъ эта служба къ постановленнымъ для несенія ея подводнымъ лодкамъ и можетъ ли она въ полной мѣрѣ обезпечить лодкамъ должную боевую подготовку.

Если подводнымъ лодкамъ будетъ поручена пограничная охрана опредѣленнаго раіона побережья, то, само собой разумѣется, что прежде всего онѣ должны будутъ удовлетворить требованію, чтобы охранная служба ихъ была:

1) непрерывной, и

2) дѣйствительной.

Первое требованіе можетъ быть соблюдено только въ томъ случаѣ, если смѣна дежурныхъ по охранѣ лодокъ будетъ производиться тамъ же, на позиціи; а это возможно лишь при условіи наличія въ данномъ раіонѣ не менѣе четырехъ подводныхъ лодокъ, причемъ лодки эти въ каждый данный моментъ будутъ распредѣляться такъ: одна—на позиціи, другая—въ готовности ее смѣнить, третья—въ ремонтѣ, и четвертая—какъ только-что вернувшаяся съ похода,—на отдыхѣ. И только имѣя не менѣе четырехъ лодокъ, можно гарантировать возможность выполненія условія *непрерывности* службы.

Второе условіе—дѣйствительность службы—можетъ быть осуществлено только въ томъ случаѣ, если размѣры обслужи-

ваемаго дежурящей на позиціи лодкой раіона и условія мѣстности будутъ таковы, что весь этотъ раіонъ будетъ легко доступенъ наблюденію за нимъ одной лодки. Въ идеальномъ случаѣ, при условіи, что весь раіонъ будетъ въ предѣлахъ дальности видимости, онъ не долженъ превышать 25—30 миль; а вообще же, принимая во вниманіе использованіе цѣннаго свойства подводной лодки—возможность наблюдать за горизонтомъ изъ подъ воды и появляться тамъ, гдѣ ее совсѣмъ не ожидали,—можно допустить возможнымъ увеличеніе длины охраняемаго лодкой прибрежнаго раіона до размѣровъ дневного перехода подъ водой въ свѣтлое время сутокъ, при ходѣ 4—5 узловъ, т. е. до 50—60 миль.

Теперь перейдемъ къ вопросу—можетъ-ли подобная служба дать лодкамъ все то, что считается необходимымъ для всесторонней ихъ боевой подготовки.

Выше мы указали, что охранная служба дастъ большую тренировку въ хожденіи подъ водой, дастъ практику въ атакахъ малыхъ и небыстроходныхъ судовъ, можетъ дать возможность примѣненія артиллеріи и т. п. Но, кромѣ всего этого, не слѣдуетъ забывать,—что лодки должны пройти курсъ стрѣльбъ минами, курсъ минныхъ атакъ большихъ и быстроходныхъ военныхъ кораблей—крейсеровъ и миноносцевъ,—и пройти упражненія въ стрѣльбѣ изъ орудій. Всего этого служба на позиціи дать не можетъ. Слѣдовательно, каждая лодка должна имѣть возможность часть времени, свободнаго отъ службы на позиціи, удѣлять прохожденію опредѣленнаго учебнаго плана. А для этого потребуется не менѣе двухъ недѣль для каждой лодки, что и заставитъ увеличить число лодокъ, несущихъ охранную службу въ данномъ раіонѣ, до пяти, съ тѣмъ, чтобы пятая лодка,—по общей очереди,—была бы всецѣло занята прохожденіемъ спеціальнаго курса по программѣ учебнаго плана.

Итакъ, все вышеизложенное можно резюмировать такъ:

1) Для пограничной охраны подводными лодками, все подлежащее охраненію побережье должно быть разбито на раіоны, охватывающіе собою каждый не свыше 50—60 миль береговой полосы.

2) Каждый такой раіонъ долженъ обслуживаться одной флотиліей (дивизіономъ) подводныхъ лодокъ, имѣющей свою базу въ непосредственной близости къ этому раіону (а еще лучше—въ срединѣ его), въ одномъ изъ удобныхъ для якорной стоянки мѣстъ, отвѣчающихъ требованіямъ, предъявляемымъ, вообще, ко всякой базѣ подводныхъ лодокъ—удобство практическихъ погруженій, минныхъ стрѣльбъ, опредѣленія девіаціи и т. п. Тамъ-же должна находиться и матка этой флотиліи, снабженная всѣмъ необходимымъ, и оборудованная для автономнаго плаванія въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ кампаніи.

3) Флотилія (дивизіонъ), обслуживающая отдѣльный раіонъ побережья, должна состоять не менѣе чѣмъ изъ пяти лодокъ, роли которыхъ въ каждый данный моментъ должны распредѣляться такъ:

лодка № 1 — на позиціи,
» № 2 — въ готовности къ походу,
» № 3 — въ ремонтѣ и испытаніи,
» № 4 — на отдыхѣ, послѣ возвращенія изъ похода,
» № 5 — проходитъ курсъ упражненій по программѣ учебнаго плана.

Такимъ образомъ, если, напримѣръ, такую схему примѣнить къ побережью Финскаго залива, то, при общей длинѣ всего побережья (сѣвернаго, или южнаго) около 250 миль, потребуется на охрану его 5 флотилій подводныхъ лодокъ, по пяти лодокъ въ каждой.

Въ заключеніе слѣдуетъ указать, что предлагаемая организація службы подводныхъ лодокъ въ настоящее время въ русскомъ флотѣ осуществима въ наименьшей степени, главнымъ образомъ—за отсутствіемъ объекта охраны: единственное побережье, которымъ располагаетъ сейчасъ Россія, это—побережье Ладожскаго озера. Но и здѣсь, если къ тому будетъ дѣйствительная необходимость, подобная служба подводныхъ лодокъ можетъ быть организована; тѣмъ болѣе, что

и глубины Ладожскаго озера вполнѣ благопріятны для подводнаго плаванія.

Если же хоть малѣйшая возможность есть, наши подводныя лодки должны быть теперь же использованы въ тѣхъ или иныхъ цѣляхъ, такъ какъ дальнѣйшее стояніе ихъ въ Невѣ, безъ всякаго дѣла, неминуемо приведетъ ихъ въ состояніе полнаго упадка, а, въ конечномъ итогѣ, когда личный составъ ихъ придетъ, наконецъ, къ окончательному заключенію, что онѣ уже болѣе ни къ чему не нужны,—онѣ окажутся обреченными на весьма быстрое превращеніе въ ломъ желѣза и мѣди.

Мы должны цѣнить наши подводныя лодки, все-таки достаточно доблестно сражавшіяся въ эту войну въ водахъ Балтійскаго моря, должны принять мѣры къ сохраненію цѣннаго достоянія Государства, каковымъ онѣ являются до сего времени, и потому—могли-бы найти для нихъ болѣе высокое примѣненіе, чѣмъ даже то, какое проэктируетъ г. Маякъ въ своей статьѣ «Использованіе части демобилизованнаго флота для цѣлей торговаго мореплаванія» (см. «Морск. Сборн.», іюнь 1918 г.), предлагая корпуса недостроенныхъ подводныхъ лодокъ приспособить подъ систерны для перевозки жидкаго груза...

Наши подводныя лодки должны получить достойное примѣненіе, могущее вернуть имъ утраченное ими въ настоящее время право на дальнѣйшее существованіе.

В. Подерни.

ЭКСПЕДИЦІЯ ДЛЯ ПОИСКОВЪ СТАРШАГО ЛЕЙТЕНАНТА СѢДОВА И ЕГО СПУТНИКОВЪ [1]).

(*Продолженіе*).

Выше было упомянуто, что изъ 5-ти домовъ Джексона на Флорѣ осталось только 2; одинъ изъ нихъ, большой, восьмиугольной формы въ полуразрушенномъ состояніи; второй меньше, четырехугольной формы—крѣпкій. На берегу близъ домовъ было найдено нѣсколько паръ лыжъ, нарты, парусъ, теплая обувь, одежда, много медикаментовъ и перевязочнаго матеріала и одинъ парусиновый каякъ; кромѣ того крѣпкая деревянная шлюпка и нѣсколько веселъ. Отъ домовъ до берега валялись доски, представлявшія вѣроятно полъ и потолокъ; эти доски показали намъ, что запасъ бревенъ на *Фокѣ* взятъ достаточный: иначе были бы взяты и эти доски.

На восточной сторонѣ площадки, гдѣ стояли домики, имѣется каменный памятникъ, поставленный экспедиціей Герцога Абруцкаго; неподалеку отъ него могила матроса съ корабля *Виндвортъ*. У западнаго угла второго дома имѣется высокій деревянный крестъ съ надписью по англійски: Экспедиція лейтенанта Сѣдова 1913 годъ.

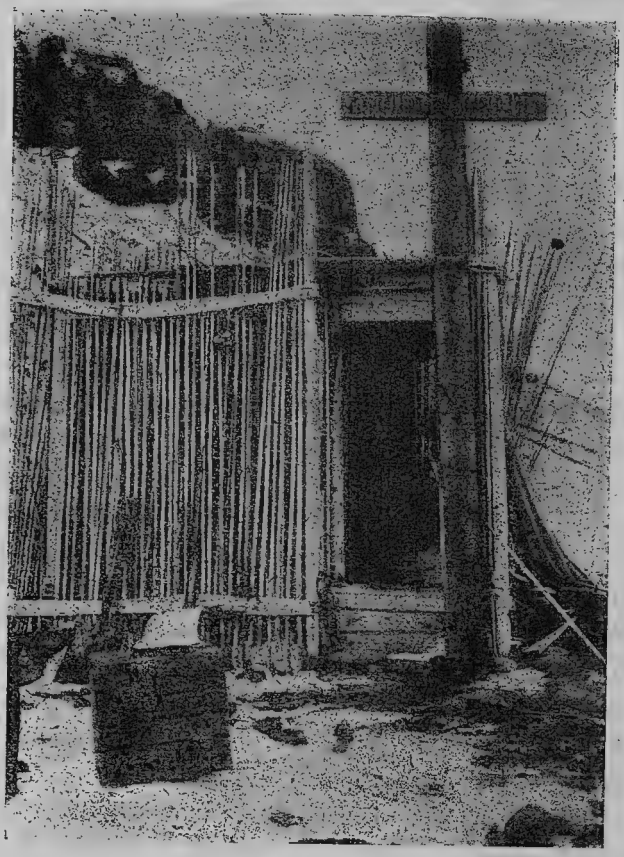
Въ запертой комнатѣ этого же дома найдена была провизія, 2 винтовки, много патроновъ, малица, 2 фунта свѣчъ и въ запечатанномъ конвертѣ списокъ предметовъ, оставленныхъ пароходомъ *Фока* съ подписью П. Кушаковъ. Согласно просьбы Кушакова, изложенной въ его запискѣ, мы положили въ это же помѣщеніе запасъ пищевыхъ продуктовъ, болѣе чѣмъ достаточный для пропитанія 4-хъ человѣкъ въ теченіе 6-ти мѣсяцевъ, а именно: вяленое мясо, хлѣбъ, зелень, консервы,

---

[1]) См. «Морск. Сборн.» №№ 7—8 и 9—10 1918 г.

чай, сахаръ и шоколадъ; кромѣ того туда же положено 2 комплекта теплаго платья, табакъ и спички.

Въ виду войны съ Австріей, мы подняли на мысѣ Флора при возложенно торжественной обстановкѣ русскій флагъ о чемъ и оставили соотвѣтствующую записку на англійскомъ



Домъ Джексона. На крестѣ были найдены документы Сѣдова.

и русскомъ языкахъ за моей подписью, помѣстивши записку въ бутылку и привязавъ ее на проволокѣ къ древку флага. Кромѣ того мы оставили записку о томъ, что согласно просьбы штурмана Альбанова пойдемъ къ мысу Гранта, а оттуда къ Новой Землѣ.

Надлежитъ замѣтить здѣсь, что флагъ поднятый нами сдѣланъ изъ листового желѣза и свободно вращается на особомъ штырѣ.

Земля Франца-Іосифа этотъ огромный по своимъ размѣрамъ архипелагъ былъ открытъ совершенно случайно австрійцами въ 1872 году, когда они на пароходѣ *Тегетгофтъ* направились къ сѣверному полюсу. Плаваніе *Тегетгофта* закончилось печально. Пароходъ былъ раздавленъ льдами, а австрійскіе мореплаватели, претерпѣвая большія лишенія, съ великимъ трудомъ добрались до Новой Земли, откуда и были доставлены въ Норвегію однимъ русскимъ промышленникомъ.

Открытый архипелагъ австрійцы назвали «Землей Франца-Іосифа», а отдѣльные острова архипелага—именами австро-венгерскихъ магнатовъ, пожертвовавшихъ суммы на организацію экспедиціи. Весь архипелагъ имѣетъ 200 верстъ по меридіану и 400 по параллели, и состоитъ болѣе чѣмъ изъ 70 острововъ и островковъ.

Острова этого архипелага были подробно описаны экспедиціей Джексбна въ 1904—7 г.г., почему многія названія въ архипелагѣ остались англійскими.

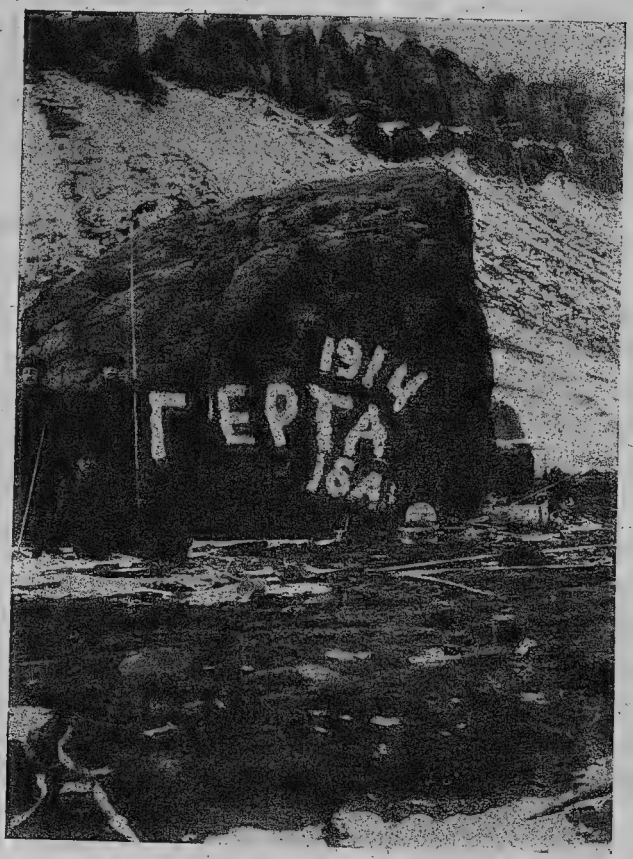
Архипелегъ вызывалъ большой интересъ въ научномъ отношеніи, а потому время отъ времени посѣщался учеными.

Земля Франца-Іосифа представляетъ остатокъ обширнаго базальтоваго плато, которое разрушаясь со временъ мезозойской эпохи, образовало множество острововъ съ довольно широкими между ними проливами. Ледники, скрывая вершины горъ, придаютъ поверхности острововъ мягкія очертанія, почему издали острова кажутся имѣющими почти одинаковую высоту.

На южныхъ склонахъ острововъ развивается довольно разнообразная растительность благодаря дѣйствію долгаго лѣтняго дня. Абсолютный максимумъ температуры $+12^0$ Цельсія, а абсолютный минимумъ -46^0 Цельсія. Однако, на сѣверномъ островѣ Новой Земли наблюдались еще болѣе низкія температуры.

Зимою колебанія температуры воздуха въ архипелагѣ бываютъ отъ 1^0 до -46^0 по Цельсію. Лѣтомъ температура воздуха болѣе равномѣрна.

Изъ крупныхъ животныхъ въ архипелагѣ водятся бѣлые медвѣди и песцы, а также въ большомъ количествѣ моржи.



Визитная карточка Герты на мысѣ Флора.

Утромъ 17-го (30-го) августа подошли къ мысу Гранта къ южной его оконечности—единственному мѣсту, гдѣ возможна высадка и послали на берегъ шлюпку. Партія на шлюпкѣ раздѣлилась на двѣ части и обошла рѣшительно всю площадь мыса, но никакихъ слѣдовъ пребыванія на немъ людей не оказалось. Рѣшили осмотрѣть еще мысъ Краузеръ. Шли

вдоль самаго берега и вдоль кромки зимняго льда бухты Грэй-бай. Равнымъ образомъ не видѣли на всемъ этомъ пути пребыванія здѣсь людей. Надо полагать, что 4 человѣка экипажа парохода *Анна*, которыхъ мы разсчитывали найти, при переходѣ по льду отъ мыса Краузеръ къ мысу Гранта были оторваны вмѣстѣ съ припоемъ и унесены въ море.

Осмотрѣвъ эти берега и зарисовавъ ихъ (что исполнено Е. Е. Когапомъ), *Герта* повернула на SO, взявъ курсъ къ Панкратьевымъ островамъ, такъ какъ по моему предположенію, если бы *Фока* дѣйствительно придерживался береговъ Новой Земли, какъ это изложено въ запискѣ Кушакова, то высшая сѣверная точка Новой Земли отъ которой онъ повернулъ бы на югъ, были бы Панкратьевы острова. Здѣсь былъ кой-какой складъ, оставленный самимъ *Фокой*, да наконецъ извѣстно было, что на Панкратьевыхъ островахъ зимовала экспедиція Сѣдова и что именно туда могла придти помощь въ первую голову.

У земли Франца-Іосифа мы видѣли двухъ моржей, а на мысѣ Гранта—бѣлаго песца; послѣ этого моржей не встрѣчали.

Весь день 17-го (30-го) августа былъ очень рѣдкій ледъ и рѣшительно никакой зыби; по отсутствію зыби можно было думать, что плотная масса льда находится отъ насъ не ближе 20—30 миль по линіи NW—SO.

18-го (31-го) августа. По горизонту торосистыя льдины, однако ходъ свободенъ. Съ 2-хъ часовъ утра вошли въ свѣжій прозрачный ледъ до одного вершка и больше толщиною; это ледъ прѣсный, образовавшійся отъ таянія льда, при чемъ вода опять сразу замерзаетъ, такъ какъ окружающая температура значительно ниже нуля (— 1,2°). Тѣ льдины, среди которыхъ мы шли теперь, совсѣмъ не похожи на ледъ, въ которомъ мы шли на сѣверъ. Тогда былъ ледъ бѣлый, толстый, очень крѣпкій, повидимому полярный,—а здѣсь ледъ мѣстный, тонкій и не бѣлый (не чистый). Въ этотъ день мы также наблюдали, какъ уже было разъ упомянуто выше, особый видъ, который принимаютъ облака на горизонтѣ: справа на SW облака производили такое впечатлѣніе, что какъ будто

это былъ высокій берегъ, при чемъ слой слѣдующихъ облаковъ, бѣлый, производилъ впечатлѣніе снѣга; между тѣмъ въ этомъ направленіи никакихъ береговъ не было.

На слѣдующій день въ 4-мъ часу утра вышли изо льдовъ. Въ это же время далеко впереди миляхъ въ 50-ти и нѣсколько лѣвѣе курса, открылся берегъ въ видѣ острова; впослѣдствіи выяснилось, что это гора Крузенштерна. По началу же мы ее приняли за ледяную гору. Видъ этихъ береговъ съ разстоянія миль 40 — 50 также зарисованъ Е. Е. Коганомъ. Около полдня, подойдя достаточно близко къ берегу и выяснивъ точно свое мѣсто, пошли въ бухту *Фока*, куда и пришли въ ночь на 20-е. Въ бухтѣ былъ ледъ. На берегу взяли записку штурмана Абряшитова, дали нѣсколько свистковъ, но такъ какъ никто не отзывался,—пошли къ острову Берха.

Въ 8 час. утра 20-го августа подошли къ норвежской хижинѣ, около которой застали *Андромеду*, устраивавшую здѣсь складъ провизіи и угля. На *Андромедѣ* находился летчикъ и штурманъ Абряшитовъ, который передалъ мнѣ копію съ оригиналовъ картъ, составленныхъ экспедиціею старшаго лейтенанта Сѣдова за зиму 1912—1913 г.г., вмѣстѣ съ двумя записками Сѣдова, извѣщающими о его уходѣ на Землю Франца-Іосифа и объ устройствѣ имъ небольшого склада на знакѣ Панкратьева острова. Здѣсь выяснилось, что летчикъ леталъ отъ Крестовой Губы до мыса Литке за Панкратьевыми островами, при чемъ *Андромеда* служила ему передвижной базой. Полеты прервались потому, что нельзя было замѣнить испорченный шатунъ, такъ какъ запасныя части остались въ Крестовой Губѣ на пароходѣ *Печора*.

Приказавъ *Андромедѣ* прекратить выгрузку угля, такъ какъ было выгружено 14 тоннъ и закончить устройство провизіоннаго склада, а также обойти всѣ главнѣйшіе пункты этого архипелага, и оставить вездѣ записки съ указаніемъ, гдѣ именно находятся склады,—*Герта* пошла къ сѣверу, имѣя въ виду дойти до гавани Русскихъ, гдѣ предполагалось устроить небольшой складъ. Далѣе, сѣвернѣе, *Герта* идти не предполагала, такъ какъ отсюда начинается сплошной

ледяной барьеръ вдоль всего берега Новой Земли. Разумѣется, никто не имѣлъ бы возможности съ моря взлѣзть на такой барьеръ тѣмъ болѣе, что у самой воды барьеръ подмывается и долженъ имѣть гроты. На этомъ переходѣ на *Герту* шелъ художникъ С. Г. Писаховъ, который потомъ въ Крестовой Губѣ пересѣлъ на *Печору*. Свои плаванія на судахъ экспедиціи онъ использовалъ вполнѣ и потомъ въ Архангельскѣ мнѣ передалъ альбомъ съ рисунками видовъ съ моря береговъ Новой Земли. Безъ такихъ рисунковъ, подходя въ первый разъ къ этимъ берегамъ, почти невозможно оріентироваться, такъ какъ карты и неполны и невѣрны.

Дойти до гавани Русскихъ не пришлось, такъ какъ начало свѣжѣть отъ W, показались льды и прекратилась зыбь. Другими словами *Герта* могла быть заперта. Поэтому отъ мыса Нассау мы повернули назадъ.

Такимъ образомъ остался неосмотрѣннымъ лишь очень малый кусокъ берега отъ мыса Нассау до гавани Русскихъ. Въ виду того что при уходѣ *Герты* погода повидимому начинала портиться, *Андромедѣ* было сказано, чтобы она ждала *Герту* 3 дня, а потомъ шла бы ей на выручку, не взирая на то, что контрактомъ не было это предусмотрѣно. Въ 6 час. вечера 21 августа (3 сентября) *Герта* нашла *Андромеду* въ губѣ Архангельской и приказала ей идти въ Крестовую Губу, куда пошла и сама. Штурманъ *Андромеды* былъ боленъ и не могъ стоять вахты; его по своей иниціативѣ замѣнилъ Абряшитовъ.

Складъ устроенный *Андромедой* въ Норвежской избѣ на Б. Заячьемъ островѣ былъ тоже достаточно содержательнымъ.

Около 4-хъ час. дня 22 августа (4 сентября) *Герта* пришла въ Крестовую Губу, гдѣ застала *Печору*; въ 8 час. вечера пришла сюда и *Андромеда*. Главнѣйшей цѣлью захода сюда *Герты* была попытка войти отсюда черезъ станціи въ Карскихъ воротахъ или Югорскомъ Шарѣ въ сношенія по радіо-телеграфу съ Петроградомъ. До сихъ поръ станція *Герты* не могла не только ничего подать, но и

ничего принять, такъ какъ ничего не было слышно. Предстоящіе переговоры должны были занять дня три, но чтобы *Печора* зря не стояла безъ дѣла, такъ какъ свою задачу, т. е. организацію склада въ Крестовой Губѣ она уже выполнила, она была послана въ Маточкинъ Шаръ на случай, если тамъ имѣются какія-либо свѣдѣнія о *Фокѣ* и затѣмъ оттуда въ крейсерство на 250 миль на западъ, послѣ чего должна была вернуться въ Крестовую. Несомнѣнно на этихъ курсахъ W и O она должна была пересѣчь путь *Фоки*. На случай, если бы *Печора* разминулась съ *Фокой* ночью она должна была на обратномъ пути пускать черезъ каждые два часа по 3 ракеты, что ясно показало бы *Фокѣ*, что помощь находится въ Крестовой Губѣ.

Складъ устроенный *Печорой* въ Ольгинскомъ поселкѣ въ Крестовой Губѣ на Новой Землѣ состоитъ изъ склада угля въ 25 тоннъ и провизіи. Уголь сложенъ у бани на ровномъ мѣстѣ, куда не достигаетъ вода и обнесенъ кругомъ 3-мя рядами досокъ.

Вся провизія помѣщена въ одной изъ комнатъ нежилого дома; окна съ обѣихъ сторонъ наглухо заколочены досками; двери заперты на висячій замокъ и приложена сургучная печать.

Въ ночь на 23 августа (5 сентября) *Печора* ушла а нѣсколько ранѣе ея ушла обратно къ Панкратьевымъ островамъ *Андромеда*, взявъ запасныя вещи для аэроплана. Летчику было указано, что онъ долженъ по возможности долетѣть до гавани Русскихъ, а затѣмъ другой полетъ совершить по направленію на западъ сколько будетъ въ состояніи.

Если бы оказалось, что аэропланъ не могъ летѣть, то *Андромедѣ* было приказано выйти съ Панкратьевыхъ острововъ на западъ и дойти до границы льдовъ и такихъ выходовъ сдѣлать по возможности нѣсколько и по кромкѣ льда пройти не менѣе 100 миль отъ берега,—все на случай встрѣчи съ *Фокой*. Согласно контракту *Андромеда* имѣла право не подниматься сѣвернѣе Панкратьевыхъ острововъ; по этому я считалъ возможнымъ дать ей это порученіе, такъ

какъ это не противорѣчило условіямъ контракта. 1-го сентября *Андромеда* должна была выйти въ Крестовую Губу и тамъ сдать на *Печору* аэропланъ. Дальнѣйшія указанія получила бы съ *Печоры*.

Въ попыткахъ вступить въ переговоры по радіо была принять такая мѣра: цѣлыхъ двое сутокъ сплошь *Герта* не говорила, а безпрерывно слушала, при чемъ въ помощь радіо-телеграфисту были назначены мой сынъ и матросъ Измайловъ, ранѣе подучившіеся уже у телеграфиста. Если бы они услышали малѣйшій звукъ въ телефонѣ, то они должны были позвать сейчасъ же радіотелеграфиста. За двое сутокъ абсолютно никакого звука не было принято въ телефонъ. На третьи и слѣдующіе сутки *Герта* и слушала и вызывала и все безъ результата.

Съ вечера 26-го августа (6 сентября) барометръ началъ сильно падать и уже 25 установился NW со шквалами, который все усиливался и началъ стихать лишь 28-го, когда вернулась *Печора*, выполнивъ свое порученіе. Ей пришлось, штормуя, одно время даже приводить къ вѣтру. Никакихъ судовъ она не встрѣтила; видала лишь обломокъ форштевня небольшого, такъ что онъ не могъ принадлежать *Фокъ*. Въ Маточкиномъ Шарѣ въ это время жилъ только колонистъ Запасовъ и три плотника, которые ремонтировали домъ художника Борисова. Самоѣды отсутствовали, такъ какъ находились на промыслахъ на Карской сторонѣ.

Къ 29-му августа NW значительно стихъ, но всю ночь шелъ снѣгъ съ крупой. *Герта* приняла съ *Печоры* уголь и передала на нее собакъ, доски и лишній грузъ. Снабдила разной мелкой провизіей колониста въ Крестовой Губѣ Афанасія Овчинникова, и на слѣдующій день въ 6 час. утра вышла въ Малые Кармакулы, наиболѣе населенное мѣсто на Новой Землѣ, съ тѣмъ чтобы тамъ собрать свѣдѣнія о Сѣдовѣ и оттуда еще разъ попытаться вступить въ переговоры по радіо съ Петроградомъ. Крестовая бухта уже начала покрываться льдомъ. По словамъ Овчинникова поселокъ въ Крестовой Губѣ поставленъ неудачно: слишкомъ далеко отъ моря въ самой глубинѣ бухты. А между тѣмъ вершина ея

замерзаетъ гораздо раньше чѣмъ устье, которое имѣетъ широкое сообщеніе съ болѣе теплой водой. По этой же причинѣ въ глубинѣ бухты зимой гораздо холоднѣе, чѣмъ около моря.

Печоръ дано было приказаніе оставаться въ Крестовой до 4/17 сентября, когда истекалъ 2-хъ мѣсячный срокъ зафрахтованія этого парохода, а затѣмъ идти также въ Малые Кармакулы, гдѣ она имѣла получить дальнѣйшія указанія.

Самоѣды на Новой Землѣ.

Однако, если бы *Печоръ* началъ угрожать ледъ, то она должна была выходить немедленно.

Андромедѣ, какъ сказано выше, было дано приказаніе выходить 1-го сентября съ Панкратьевыхъ острововъ, или ранѣе, если будутъ угрожать льды; теперь я распорядился, чтобы она шла прямо на Мурманъ и о своемъ приходѣ туда немедленно телеграфировала бы въ Петроградъ на случай дальнѣйшихъ распоряженій. Срокъ ея контракта кончался 25-го сентября 1914 года.

31-го августа (13 сентября) *Герта* вышла въ Малые Кармакулы съ большимъ трудомъ розыскавъ входъ изъ за снѣга и тумана. Здѣсь изъ разговоровъ съ мѣстнымъ священникомъ выяснилось, что 10-го августа самоѣды видѣли парусное судно похожее на *Фоку*, которое вылавировывало къ Кармакуламъ, но потомъ спустилось на S.

Принялъ здѣсь пассажиромъ капитана 2 ранга французскаго флота Charles Benard'a, бывшаго на Новой Землѣ съ научной цѣлью. Узнавъ о войнѣ, онъ очень просилъ меня разрѣшить ему идти на *Герти*, а не ждать очередного парохода.

1/14 сентября въ 11 час. утра *Герта* вышла изъ Малыхъ Кармакулъ и пошла къ Колгуеву. Ранѣе бывшее у меня предположеніе идти въ Карскія ворота къ радіотелеграфной станціи, я оставилъ, такъ какъ даже изъ Кармакулъ *Герта* не слыхала дѣйствія этой станціи, а съ другой стороны разстояніе до Карскихъ воротъ и до горла Бѣлаго моря было почти одно и тоже, и у меня оставалась надежда войти въ прямую связь съ Исакогоркой. Если бы это мнѣ не удалось, то я полагалъ зайти въ Іоканку и оттуда вступить въ сношеніе съ Петроградомъ по телеграфному проводу.

При выходѣ изъ Кармакулъ встрѣтили большую зыбь отъ W и SW. Потомъ осталась одна зыбь отъ W и къ вечеру прекратилась. Отмѣчаю это обстоятельство потому, что это указываетъ на бывшіе мѣстные мелкіе циклоны.

2/15 сентября. У *Герты* отличное свойство: на боковой волнѣ она совсѣмъ не качается; такъ сегодня шли въ полъвѣтра, дулъ OSO до 6 балловъ и почти никакой качки. Сегодня какъ и вчера наблюдали свѣченіе моря маленькими пятнами.

3/16 сентября. Послѣ полдня зыбь отъ N уменьшилась, а бывшая отъ SW исчезла. Вѣроятно, вслѣдствіе близости острова Колгуева появились ястреба; нѣкоторые изъ нихъ пробовали отдыхать у насъ на мачтахъ и поплатились за это жизнью. Цвѣтъ воды зеленоватый. Какъ признакъ войны— на горизонтѣ ни одного траулера; а въ обычное время въ этихъ водахъ ихъ бываетъ много.

4/17 сентября. Все время дуетъ упрямый SW, хотя и не сильный. Тѣмъ не менѣе *Герта* страшно замедляетъ ходъ и иногда идетъ только по два узла. Подъ вечеръ вступилъ въ связь съ радіотелеграфомъ Исакогорка и послалъ въ Петроградъ телеграмму нижеслѣдующаго содержанія:

Петроградъ, Гидрографія.

Обошелъ южный берегъ Франца-Іосифа, Новую Землю мыса Нассау Малыхъ Кармакулъ. Согласно взятымъ Флорѣ документамъ Сѣдовъ, Зандръ скончались. *Фока* 26 нынѣшняго іюля вышелъ подъ дровами югу, хотѣлъ придерживаться Новой Земли. На *Фокѣ* штурманъ Альбановъ и матросъ Кондратъ экспедиціи Брусилова ушедшіе числѣ 11 человѣкъ съ *Анны* которая нынѣшнемъ апрѣлѣ была 60 миль сѣвернѣе Франца-Іосифа; оставшіеся на *Аннѣ* имѣютъ провизіи полтора года. Изъ Крестовой выслалъ крейсерство *Печору* 250 миль западу, вернулась освѣщая обратный путь ракетами. Берегъ отъ Панкратьевыхъ до Кармакулъ осмотрѣнъ судами экспедиціи четырежды, пятый разъ аэропланомъ. Кармакулахъ 10 августа видѣли шедшее югу судно похожее на *Фоку*, что совпадаетъ моими предположеніями. На дняхъ *Печора* должна прибыть сюда, *Андромеда* на Мурманъ. Кармакулахъ принялъ пассажиромъ кавторанга французскаго Бенарда; все благополучно.

Ислямовъ.

Далѣе шифромъ донесъ о присоединеніи земли Франца-Іосифа къ русскимъ владѣніямъ.

Въ свою очередь получилъ слѣдующее радіотелеграфное приказаніе изъ Петрограда:

Герта капитану 1 ранга Ислямову.
4-го сентября 1914 года.

Экспедиція Сѣдова вернулась на *Фокѣ* 17-го августа отъ мыса Флора на Мурманъ. *Святая Анна* 14-го апрѣля находилась широтѣ 83, долготѣ 60, откуда 10 человѣкъ направились пѣшкомъ на землю Франца-Іосифа, достигли земли Александрія, откуда пошли на мысъ Флора. Изъ нихъ три

погибло на этомъ пути, пять пропало безъ вѣсти и двое достигли мыса Флора и приняты на *Фоку*. Устройте на Флорѣ депо, осмотрите если возможно южный берегъ земли Александрія и возвращайтесь въ Архангельскъ.

Жданко.

5/18 сентября въ отвѣтъ на полученное мною по радіотелеграфу распоряженіе я сообщилъ о томъ, гдѣ именно и какіе склады устроены экспедиціей.

По просьбѣ пассажира капитана 2 ранга французскаго флота Бенарда послалъ въ Архангельскъ французскому консулу Фельссену радіо, извѣщающую, что Бенардъ слѣдуетъ на *Гертѣ* въ Архангельскъ. Сегодня вечеромъ и ночью прекрасная погода и первый разъ послѣ долгаго промежутка видимъ звѣзды; внимательно осматривая небо увидѣли комету въ созвѣздіи Возничаго.

6/19 сентября въ 4 часа дня пришли въ Архангельскъ. По требованію товарища морского министра вице-адмирала Бубнова, являлся къ нему и доложилъ словесно, какъ о ходѣ дѣлъ экспедиціи, такъ и о присоединеніи земли Франца-Іосифа къ русскимъ владѣніямъ.

Въ тотъ же день я получилъ телеграмму начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія, въ которой онъ поздравлялъ экспедицію «съ прибытіемъ и отличнымъ выполненіемъ порученія».

8-го сентября *Андромеда* вернулась въ Шельпино.

9-го сентября вернулась въ Архангельскъ *Печора* съ плававшими на ней участниками экспедиціи, привезя съ собой аэропланъ, авто-сани и собакъ.

По возвращеніи въ Архангельскъ получилъ приказаніе морского министра къ 1-му октябрю ликвидировать экспедицію и разсчитать служащихъ *).

20-го сентября поставили *Герту* на зимовку въ Архангельскѣ. Къ концу сентября всѣ работы по разоруженію

*) Такимъ образомъ за время плаванія судовъ экспедиціи израсходована лишь четвертая доля (съ небольшимъ) соотвѣтствующихъ отдѣловъ всего ассигнованія на экспедицію.

парохода *Герта* были закончены. Собаки переданы въ полное распоряженіе Архангельскаго губернатора, который имѣетъ въ виду раздать ихъ самоѣдамъ на Новой Землѣ, такъ какъ собаки тамъ не кровныя сибирскія, а набраны изъ Архангельска. Провизію оставили въ трюмахъ *Герты*, такъ какъ она испортиться не можетъ.

Консервы на *Гертѣ*, какъ уже у меня сказано въ своемъ мѣстѣ, были и норвежскіе, и русскіе (братьевъ Вихоревыхъ);

Герта затертая льдами.

послѣдніе оказались значительно вкуснѣе первыхъ. Но я не могу сказать, которые изъ нихъ дольше сохраняются. Норвежскій профессоръ Торупъ рекомендуетъ, какъ это отмѣчено въ отчетѣ врача экспедиціи Е. Е. Когана, не довѣрять внѣшнему виду консервовъ при отсутствіи запаха, но непремѣнно пробовать содержимое каждой банки на лакмусовую бумажку.

Большое содѣйствіе теперь при постановкѣ на зимовку *Герты*, какъ и ранѣе при организаціи экспедиціи и при

отправленіи изъ Архангельска парохода *Печора*, продолжалъ намъ оказывать директоръ маяковъ и лоціи Бѣлаго моря полковникъ Престинъ, не смотря на то, что онъ былъ заваленъ работой, а въ особенности съ началомъ войны, когда всѣ заботы административныхъ лицъ Архангельска были направлены къ тому, чтобы успѣшно принимать казенные грузы и большіе запасы угля доставляемые на пароходахъ и пересылать ихъ въ Петроградъ.

Заканчивая настоящій отчетъ я не могу не остановиться на слѣдующемъ соображеніи.

Можно сказать съ большей вѣроятностью, что если бы, какъ это и было предположено раньше, въ моемъ распоряженіи былъ ледоколъ *Ермакъ*, то онъ, при выяснившихся уже условіяхъ льда Баренцова моря въ текущемъ году, прошелъ бы отъ Мурмана къ Землѣ Франца Іосифа не въ 18 дней, какъ *Герта*, а дня въ четыре. Такимъ образомъ *Ермакъ* несомнѣнно перехватилъ бы *Фоку*. Получивъ всѣ нужныя свѣдѣнія объ экспедиціи Брусилова, онъ не пошелъ бы къ Новой Землѣ, а постарался бы подняться на сколько можно къ сѣверу между землей Франца Іосифа и Шпицбергеномъ къ вѣроятному мѣстонахожденію парохода *Анна*. Снабженный кромѣ того аэропланомъ онъ могъ бы получить и воздушныя развѣдки (удачъ полета аэроплана у Новой Земли никто конечно отрицать не будетъ).

Съ такой солидной передвижной базой какъ *Ермакъ* и летчикъ чувствовалъ бы себя вполнѣ увѣренно и могъ бы отлетать отъ *Ермака* при благопріятныхъ условіяхъ верстъ на двѣсти. Такимъ образомъ не представляется смѣлымъ сказать, что пароходъ *Анна* былъ бы усмотрѣнъ и если бы *Ермакъ* не былъ въ состояніи пробиться къ нему, то летчикъ могъ бы доставить на *Анну* предложеніе идти (хотя бы пѣшкомъ) навстрѣчу *Ермаку*, отъ котораго были бы высланы встрѣчныя партіи на собакахъ. Другими словами экипажъ имѣлъ бы полную возможность быть доставленнымъ нынче же зимой. А можетъ быть и самый пароходъ *Анну*, *Ермакъ* сумѣлъ бы высвободить изо льдовъ.

Герта же не могла идти въ область льдовъ къ сѣверу отъ Шпицбергена въ поискахъ *Анны*, такъ какъ имѣла катего-

рическое приказаніе розыскать въ первую голову экспедицію Сѣдова. А объ этой экспедиціи она получила письменныя свѣдѣнія, которыя сводились къ тому, что *Фока* не имѣетъ топлива, провизіи, течетъ и по всѣмъ этимъ соображеніямъ на пути къ югу будетъ придерживаться береговъ Новой Земли. *Герть* оставалось одно—идти къ Новой Землѣ.

Во всякомъ случаѣ я долженъ отмѣтить, что настоящее плаваніе *Герты* даетъ еще одно доказательство въ пользу того, что архипелагъ Франца-Іосифа можетъ быть доступенъ каждый годъ для судовъ, удовлетворяющихъ извѣстнымъ требованіямъ. Въ этомъ—одинъ изъ главныхъ итоговъ экспедиціи, если не считать, что факты подтвердили цѣлесообразность плана поисковъ *Фоки*, составленнаго Морскимъ Министерствомъ. Кромѣ того экспедиціей производились точныя метеорологическія и гидрологическія наблюденія, очень цѣнныя для исправленія синоптическихъ картъ, измѣренъ рядъ глубинъ у южныхъ береговъ земли Франца Іосифа, указывающихъ на свободный подходъ къ этимъ берегамъ; собраны нѣкоторыя навигаціонныя замѣтки относительно плаванія у береговъ Новой Земли и составлена карта распредѣленія льдовъ въ іюлѣ и августѣ въ Баренцевомъ морѣ; собраны многочисленные фотографическіе снимки и рисунки береговъ этого моря, до сихъ поръ рѣдко посѣщавшихся; произведены первые полеты въ полярныхъ областяхъ, чѣмъ доказана возможность снабженія полярныхъ экспедицій аэропланами.

Что касается до выбора пути отъ Мурмана къ землѣ Франца Іосифа, то въ противоположность появившимся въ нашей печати неосновательнымъ указаніямъ необходимости придерживаться при этомъ береговъ Шпицбергена, долженъ отмѣтить, что какъ показало наше плаваніе,—лучшій путь—это по линіи, соединяющей Св. Носъ съ мысомъ Флора; и этотъ путь, какъ надежный, отмѣченъ иностранцами въ описаніяхъ полярныхъ путешествій; къ сожалѣнію, не всѣ эти описанія переведены на русскій языкъ. Я долженъ упомянуть здѣсь, что и завѣдующій метеорологической частью Главнаго Гидрографическаго Управленія статскій совѣтникъ Брейтфусъ также рекомендовалъ мнѣ именно этотъ путь.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Участникъ экспедиціи В. А. Симановскій, который плавалъ на *Печорѣ* и *Андромедѣ* и собиралъ по моей просьбѣ матеріалы для иллюстраціи плаванія всей экспедиціи, по поводу поднятія береговъ Новой Земли пишетъ:

Панкратьевъ полуостровъ на всѣхъ старыхъ картахъ значится, какъ островъ.

В. А. Русановъ во время своей экспедиціи въ 1910 году, желая проѣхать на лодкѣ по значащемуся по картѣ проливу между берегомъ Новой Земли и Панкратьевыхъ острововъ, совершенно неожиданно наткнулся на перешеекъ, вмѣсто пролива. Перешеекъ имѣетъ около 3-хъ верстъ длины и столько же ширины. Характеръ поверхности перешейка свидѣтельствуетъ, что это пространство еще недавно было морскимъ дномъ. В. А. Русановъ объяснилъ это явленіе общимъ поднятіемъ суши на Новой Землѣ. Этого же мнѣнія придерживается и академикъ Чернышевъ.

Одно изъ доказательствъ поднятія суши на Новой Землѣ удалось найти участникамъ экспедиціи, ходившимъ на *Андромедѣ* къ острову Берха. На восточномъ берегу этого острова на высотѣ 4-хъ саженъ отъ уровня моря, въ 5—6 саженяхъ отъ воды, былъ найденъ скелетъ головы кита, зарытый въ землѣ. Надъ поверхностью земли кости торчали не больше одного или двухъ вершковъ. Невдалекѣ отъ скелета головы лежали остальные кости скелета. Такъ какъ скелетъ лежалъ наверху обрыва, почти отвѣсно спускающагося на 3—4 сажени къ морю, то китъ не могъ попасть туда; нельзя было втащить на такую высоту его трупъ. Да и не къ чему было его тащить. Единственное, что можно здѣсь предположить, это то, что скелетъ кита сначала находился или на днѣ моря, или на низменномъ берегу, а затѣмъ при поднятіи суши скелетъ оказался на высотѣ 4 саженъ на отвѣсномъ берегу, вѣроятно впослѣдствіи подмытомъ водой.

Имъ же оставлены слѣдующія описанія норвежскихъ хижинъ, которыя были осмотрѣны *Андромедой*.

Изба въ Архангельской губѣ.

Построена избушка изъ собраннаго на берегу плавника котораго здѣсь, кстати сказать, очень много. Внутри хижина покрыта картономъ, а снаружи толемъ. Въ избушкѣ сдѣланы нары и сложенъ изъ камней открытый очагъ. Избушка очевидно уже давно заброшена. Никакихъ признаковъ недавняго пребыванія въ ней людей не оказалось. Былъ правда потрепанный номеръ какого-то норвежскаго журнала съ датой 1908 года. Эта избушка уже находится на пути къ разрушенію; новоземельскіе вѣтры оборвали во многихъ мѣстахъ толь; съ крыши хижины сняты двѣ доски и брошены около избушки.

Изба на островѣ Верха.

На западномъ берегу острова Берха нашли пріютившуюся между скалъ норвежскую избушку. Надо отдать справедливость норвежцамъ: они умѣютъ выбирать наилучшія мѣста для своихъ колоній. Ложбина, въ которой пріютился домикъ, защищена отъ всѣхъ вѣтровъ. Кромѣ того съ двухъ сторонъ поселка, съ сѣвера и съ юга, имѣются хорошія бухточки для стоянки промыслового судна. При всемъ этомъ тутъ есть и открытый океанъ. Такъ что промышленникамъ не надо тратить много времени для выѣзда въ океанъ для промысловъ.

На это необходимо обратить особое вниманіе, и при выборѣ мѣстъ для новыхъ русскихъ поселковъ слѣдуетъ поступать по примѣру норвежцевъ. Дѣло въ томъ, что открытому въ 1910 году русскому Ольгинскому поселку въ Крестовой Губѣ какъ разъ не достаетъ всѣхъ этихъ удобствъ. Чтобы выбраться въ океанъ на промыселъ, надо проѣхать около 20-ти верстъ, что кстати сказать, не всегда можно сдѣлать, такъ какъ Крестовая Губа замерзаетъ.

Кромѣ того около Норвежскаго поселка волнами принесло столько плавника, что его смѣло можетъ хватить на топливо на нѣсколько лѣтъ. А всѣмъ извѣстно, какъ трудно доставить на Новую Землю дрова.

Что касается характера постройки норвежскаго дома, то норвежцы смѣло могутъ хлопотать о выдачѣ имъ патента на изобрѣтенный ими типъ новоземельскаго дома. Опять-таки полная противоположность русскимъ постройкамъ. Въ Малыхъ Кармакулахъ былъ выстроенъ домъ. Строители думаютъ: чѣмъ толще, тѣмъ теплѣе. И поэтому выстроили домъ въ домѣ, т. е. деревянный домъ былъ заключенъ въ деревянный же футляръ. Пространство между домомъ и футляромъ достигаетъ около $^3/_4$ аршина. Въ результатѣ въ этомъ домѣ было и сыро и холодно. И теперь этотъ домъ разобрали и выстроили изъ одного дома два, но уже ординарныхъ. Норвежцы строятъ свои домики совсѣмъ на иныхъ началахъ. Ихъ домикъ выстроенъ изъ толстыхъ досокъ съ плоской крышей. Весь домъ и крыша обиты толемъ; внутри дома поставлена норвежская чугунная печка; въ этихъ избушкахъ никогда не бываетъ сыро и холодно, конечно при аккуратной топкѣ печки. Въ норвежской избушкѣ два продольныхъ узкихъ окна, прикрываемыхъ ставнями. Внутреннее помѣщеніе дома раздѣляется на сѣни и большую комнату. Въ комнатѣ деревянная кровать съ соломеннымъ матрасомъ. На полкѣ норвежцами были оставлены двѣ пачки спичекъ, пачка гвоздей, банка съ вазелиномъ, деревянныя кухонныя принадлежности и пр. Внутри хижины было также нѣсколько бочекъ съ солью. Около жилища были разбросаны разные предметы, свидѣтельствующіе о томъ, что промысловая жизнь была здѣсь въ полномъ разгарѣ. Вокругъ валялись скелеты бѣлаго медвѣдя, точило, абажуръ отъ лампы, сломанныя санки, палки отъ лыжъ, половая щетка, бочка съ саломъ, бочка съ каменнымъ углемъ, немного березовыхъ дровъ и т. п.

Никакихъ признаковъ пребыванія норвежцевъ послѣ 1900 года ни въ самой избушкѣ, ни около нея не было обнаружено, и повидимому въ избушкѣ все находилось въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ оставилъ ее Русановъ, первый открывшій этотъ поселокъ въ 1910 году.

Невольно возникаетъ вопросъ, почему же мы, выселивъ норвежцевъ, не поселили туда русскихъ? Грустно смотрѣть на опустѣвшіе поселки, въ которыхъ еще такъ недавно ки-

пѣла промысловая жизнь. Почему же не нашлось русскихъ преемниковъ у норвежскихъ основателей этихъ поселковъ.

Слѣды интенсивной промысловой дѣятельности норвежцевъ разбросаны по всему острову Берха. Такъ верстахъ въ двухъ отъ поселка нашли особое приспособленіе, при помощи котораго медвѣдь самъ въ себя стрѣляетъ. На особомъ деревянномъ фундаментѣ устанавливается ружье, которое прикрывается сверху досками. Къ собачкѣ взведеннаго курка привязывается шнурокъ, который перекидывается черезъ блокъ и на другомъ концѣ его привязывается кусокъ сала. Медвѣдь тянетъ шнурокъ, раздается выстрѣлъ и пуля убиваетъ медвѣдя.

На этомъ же островѣ было обнаружено также нѣсколько капкановъ для бѣлыхъ песцовъ.

Изба въ бухтѣ Норденшельдъ.

Этотъ домикъ оказался самымъ благоустроеннымъ изъ всѣхъ остальныхъ норвежскихъ избушекъ. И по размѣрамъ онъ значительно больше. Въ немъ двѣ комнаты. Въ одной изъ нихъ сдѣланы двое наръ. Внутри дома всякая хозяйственная утварь.

Норвежцы, покидая домъ, увезли съ собой чугунную печку, такъ какъ ея здѣсь не оказалось. Эта избушка, какъ и всѣ остальныя, была обнаружена экспедиціей В. А. Русанова въ 1910 году. Русановъ здѣсь не нашелъ норвежцевъ, но по отрывному календарю, найденному въ избушкѣ, можно было заключить, что норвежцы покинули избушку 4-го іюля 1910 года, т. е. незадолго до прихода Русанова.

Эта избушка построена, очевидно, давно, такъ какъ на стѣнахъ ея встрѣчаются надписи съ датами 1900 года.

Но что заслуживаетъ вниманія,—на дверяхъ избушки оказались норвежскія надписи съ датами 1911 года; это свидѣтельствуетъ, что норвежцы посѣщали избушку и послѣ 1910 года, когда были здѣсь обнаружены ихъ промысловыя колоніи и когда они были выселены отсюда. Такъ, на двери хижины удалось разобрать надписи карандашомъ: Chr. Arntsen

18—VII—1911, Iogan Röses 18—VII 1911 и Nils Andeas Klesen 18—VII—1911.

Очевидно норвежцы придавали большую цѣнность этой избушкѣ въ пустынномъ краѣ и берегли ее. На дверяхъ они написали слѣдующую фразу (привожу ее въ переводѣ): «Всѣ, кто входитъ въ этотъ домъ, долженъ быть остороженъ съ огнемъ, и никогда не оставляйте огня въ ней, когда уходите».

И. Ислямовъ.

Конецъ.

БРЕСЛАУ-МИДИЛЛИ [1]).

Рождество.

(Продолженіе).

Наступаетъ Рождество.

Мы должны приготовиться къ тому, что русскіе, зная, что большинство непріятельскихъ (турецкихъ) кораблей нѣмецкаго происхожденія, постараются испортить намъ этотъ праздникъ.

Изъ тактическихъ соображеній предполагается нѣкоторое измѣненіе въ праздничныхъ дняхъ. 21-го декабря приходитъ приказъ, чтобы наша команда праздновала сочельникъ 22-го декабря, а первый день Рождества—днемъ позже. Сейчасъ-же послѣ праздника мы выйдемъ въ море, на смѣну «Гебену», занятому перевозкой войскъ въ Трапезундъ, чтобы дать возможность нѣмецкимъ командамъ отпраздновать Рождество. Такимъ образомъ, мы предусмотрительно распредѣляемъ роли и русскіе, въ случаѣ выступленія, могутъ оказаться въ смѣшномъ положеніи.

По старо-нѣмецкому обычаю, намъ дается свободное отъ занятій время для чистки и украшенія помѣщеній. Цвѣтная бумага, блестящія нити и проч. доставляются на корабль, и мозолистыя, рабочія, матроскія руки, съ дѣтства привыкшія къ грубой работѣ, заняты изготовленіемъ цѣпей, цвѣтовъ и всякихъ бездѣлушекъ, чтобы придать жилымъ помѣщеніямъ праздничный видъ. Всѣ оживлены, всѣ довольны. Всюду кипитъ работа. Одна вахта старается превзойти другую. Бутылки, обернутыя въ цвѣтную бумагу, красуются на столахъ или спускаются на тонкихъ нитяхъ съ

[1]) См. «Морск. Сборн.» №№ 6, 7—8 и 9—10, 1918 г.

подволока, наполненныя букетами бѣлыхъ, невиданныхъ на родинѣ, цвѣтовъ. Пестрыя цѣпи также перевитыя цвѣтами и флагами нашихъ союзниковъ, протянуты между бимсами. Портреты главнокомандующаго, стараго Императора Франца Іосифа, каррикатуры на нашихъ враговъ, побѣдитель русскихъ—Гинденбургъ, маленькіе цеппелины, нашъ U9 и 42 сант. гранаты—однимъ словомъ все, что могло быть употреблено въ дѣло—розыскано, исправлено, подчищено или сдѣлано вновь. Нашъ корабль принимаетъ пестрый, нарядный видъ.

Каждая вахта получаетъ по елкѣ и хотя, казалось бы, на военномъ кораблѣ не должно быть ничего лишняго, но въ нужный моментъ гдѣ-то нашлись и елочныя украшенія. Доморощенные стихоплеты пишутъ вирши комическаго и хвалебнаго содержанія, которые затѣмъ переносятся на транспаранты, разставленные вездѣ на видныхъ мѣстахъ. Но когда удовлетворены умъ и сердце, то и желудокъ требуетъ удовлетворенія! Нѣсколько человѣкъ отряжены на помощь коку и усердно щиплютъ гусей—традиціонное рождественское жаркое. Повара и хлѣбопеки нервничаютъ, такъ какъ приходится все дѣлать на спѣхъ.

Утромъ 22 прибываютъ первые подарки—папиросы и сигары. Какая-то дама посылаетъ каждому человѣку команды по куску мыла.

Нѣмецкая колонія въ Константинополѣ также заготовила не малое количество пакетовъ, содержаніе которыхъ пока составляетъ тайну. Кромѣ того, матросы могли себѣ назначить подарки, не превышающіе опредѣленной стоимости. Послѣ обѣда на бакѣ разстилаются бѣлыя скатерти, раскладываются подарки и каждому матросу предлагается чашка съ орѣхами, пряниками и апельсинами.

Переодѣвшись, мы всѣ собираемся на бакѣ, къ намъ присоединяются нѣмецкіе офицеры и матросы съ турецкихъ кораблей, приглашенные присутствовать при богослуженіи.

Стоя между двумя елками, украшенными горящими свѣчами, нашъ командиръ читаетъ Евангеліе и произноситъ торжественную рѣчь. Всѣ поютъ хоромъ рождественскія пѣсни,

наконецъ, послѣ пожеланія командира—провести великій праздникъ въ радости, хотя и далеко отъ родины и близкихъ, заканчивается духовное торжество. Теперь всѣ заняты развертываніемъ и разглядываніемъ своихъ подарковъ. Къ несчастью, не достаетъ самаго дорогого—посылокъ съ родины, не пропущенныхъ черезъ румынскую границу.

Командиръ и офицеры переходятъ отъ стола къ столу, любуясь украшеніями и прочитавъ на транспарантахъ свою характеристику, обмѣниваются шутками. На ужинъ подается картофельный салатъ, по три яйца каждому и кофе съ молокомъ. Время незамѣтно проходитъ въ разговорахъ и воспоминаніяхъ о родныхъ и домѣ. Въ складчину покупается пиво, всѣхъ охватываетъ веселое настроеніе. Явилась и музыка—изъ добровольныхъ взносовъ офицеровъ и команды былъ купленъ хорошій граммофонъ, доставившій намъ не мало удовольствія, а кромѣ того среди 450 человѣкъ всегда вѣдь найдутся талантливые люди, умѣющіе развеселить общество веселыми разсказами, шутками и комическими изображеніями лицъ и происшествій, связанныхъ съ исторіей корабля и его командnаго состава.

Весело и въ кочегаркѣ—на сцену является гармоника, раздаются плясовые мотивы и среди гирляндъ и флаговъ при яркомъ пламени топки, лихо отплясываютъ нѣсколько паръ ногъ.

Весьма удивлены были всѣмъ этимъ весельемъ и шумомъ наши турецкіе матросы, впервые видѣвшіе празднованіе нѣмецкаго Рождества. Объ нихъ тоже позаботились и снабдили подарками. Они всѣ выучили заблаговременно, по нѣмецки, привѣтствіе съ праздникомъ Рождества и, какъ видно, имъ чрезвычайно понравилось наше празднованіе. На этотъ разъ былъ отмѣненъ обычный часъ раздачи коекъ, и мы довольно таки поздно разошлись по мѣстамъ.

Когда затихъ шумъ, многихъ какъ-то невольно потянуло на палубу подышать свѣжимъ воздухомъ. Темная ночь спустилась на землю и море. Ни одинъ огонекъ не выдаетъ нашего присутствія, изрѣдка только прорѣзываетъ небо яркій

лучъ прожектора съ сторожевого судна въ Босфорѣ. Изрѣдка блеснетъ звѣздочка на прорванной тучѣ.

Мысли летятъ далеко—далеко, къ вамъ нѣмецкія матери, жены и сестры...

Потопленіе „Олега“ и „Атоса“.

Если бы ничто не помѣшало, то команда «Бреслау-Мидилли» 23 декабря 1914 г. справляла «первый» день Рождества. Но мы получили приказъ выйти подъ вечеръ въ море. Послѣ обѣда вся команда собралась еще разъ для церковнаго торжества, во время котораго всѣми любимый посольскій пасторъ, графъ Люттихау, обратился къ намъ съ сердечными пожеланіями. Постепенно исчезли всѣ пестрыя украшенія, елки и другая зелень брошена за бортъ, чтобы уступить мѣсто снарядамъ. Праздничное жаркое съѣдается съ удовольствіемъ и глотокъ добраго вина поддерживаетъ настроеніе, бесѣда не умолкаетъ. Конечно, каждому изъ насъ было бы пріятнѣе и этотъ вечеръ провести спокойно. Но война не справляется съ желаніями единичныхъ лицъ и тамъ, гдѣ выступаютъ военныя соображенія, все остальное отходитъ на задній планъ. Приходится и всѣ праздничныя мечты выбросить за бортъ вмѣстѣ съ остальной мишурой. Остается лишь надежда на лучшее будущее. Теперь же нужно держать ухо востро!

Въ 5 часовъ пополудни, приведя корабль въ боевую готовность, мы оставляемъ Босфоръ и подымаемся вверхъ по Анатолійскому побережью. Наступаютъ сумерки, потомъ ночь. Едва мерцаютъ звѣзды на покрытомъ тяжелыми тучами небѣ. Проходитъ часъ за часомъ, смѣняются вахты, наступаетъ полночь. Начинается 24 декабря. Мысли несутся къ далекой родинѣ, невольно задаешься вопросомъ «какъ-то проведутъ дома святой вечеръ?» Но скоро милыя картины заслоняются ночной жуткой тьмой. Шумъ моря, колебаніе палубы подъ ногами, вой вѣтра—возвращаютъ насъ къ дѣйствительности.

Не «миръ на землѣ» а «война» лозунгъ момента, и напряженно впиваются взоры въ ночной мракъ, ища силуэта

непріятельскаго корабля. Время бѣжитъ. Трехъ-часовая вахта кончается. Холодно, спускаюсь на минуту внизъ чтобы согрѣться и подбодриться глоткомъ изъ завѣтной бутылки. Вдругъ раздается тревога, будя спящихъ отъ сладкихъ грезъ, быстро выбираются люди изъ своихъ коекъ и черезъ нѣсколько минутъ всѣ стоятъ уже на своихъ боевыхъ постахъ. Глазъ долженъ освоиться съ окружающимъ мракомъ. Но вотъ, близко отъ праваго борта, вырисовываются очертанія корабля, желающаго, повидимому срѣзать намъ носъ.

«Ракеты»!

Длиннымъ, яркимъ треугольникомъ свѣтовой лучъ прорѣзываетъ окружающій мракъ и ясно освѣщаетъ корпусъ большого парохода. Нѣсколько минутъ спорятъ о качествѣ и принадлежности судна. Только что мы хотимъ обойти корабль, чтобы узнать его наименованіе и происхожденіе, какъ онъ внезапно самъ открываетъ свою тайну. Свѣтъ падаетъ на таинственный силуэтъ, и изъ мрака выступаетъ русскій корабль почти вплотную за нашей кормой. За нимъ рисуется силуэтъ миноносца. Нужно быстро дѣйствовать, для обдумыванія нѣтъ времени. Между тѣмъ непріятельское судно поворачиваетъ, становясь къ намъ бортомъ и въ слѣдующую минуту гремитъ залпъ. Разстояніе ничтожно—едва 3.000 метровъ. Всѣ наши снаряды попадаютъ въ непріятельскій корабль спереди у ватерлиніи. Видно, какъ вздрагиваютъ части корпуса корабля. Слѣдующій залпъ попадаетъ въ самую середину. Жуткій видъ! Вспышки выстрѣловъ, за которыми слѣдуетъ грохотъ и трескъ лопающихся снарядовъ. Ослѣпительные бѣлые и алые огни, а кругомъ глубокій мракъ...

На непріятельскомъ кораблѣ спѣшатъ пустить въ ходъ прожекторы. Видно, какъ передъ мостикомъ собирается команда. Нѣсколько снарядовъ падаютъ въ ихъ ряды. Но довольно, мы все-таки не знаемъ силъ непріятеля, скрываемаго мракомъ и должны подумать о собственной безопасности, чтобы не погубить нашъ слабо вооруженный крейсеръ. До миноносца мы не добрались, такъ какъ намъ преграждаетъ путь тонущій корабль. «Закрыть прожекторы!»

Опять темная ночь окружаетъ насъ.

«Обѣ машины полный ходъ впередъ!»

Мы удаляемся. Спасеніе оставшихся въ живыхъ изъ команды мы предоставляемъ самимъ русскимъ.

Такъ мы встрѣчаемъ первый день Рождества 1914 года. Однако насъ ожидала еще большая работа. Я пытаюсь, не раздѣваясь, забыться на своей койкѣ. Но не долго длится отдыхъ. При наступленіи разсвѣта мы видимъ дымокъ и вновь бросаемся въ преслѣдованіе не на жизнь, а на смерть. Быстро умывшись и проглотивъ чашку горячаго кофе, запасшись сигарами и папиросами, бѣгу наверхъ, гдѣ уже раздается команда «приготовиться къ бою!» Опять виднѣются съ праваго борта, но уже ясно при наступающемъ днѣ, очертанія, большого судна, которое, видя, что, бѣгство безполезно, поворачиваетъ на насъ. Приблизясь къ нему на нѣсколько тысячъ метровъ, мы вдругъ замѣчаемъ бѣловатое облако дыма. Выстрѣлъ? Едва-ли, но думать некогда. Два нашихъ орудія даютъ залпъ. Короткая пауза. Сигналомъ мы требуемъ показать флагъ. Поднимается... бѣло-сине-красный! Гремитъ второй залпъ. Довольно—судно начинаетъ погружаться. Мы несемся къ нему, чтобы спасти, что можно. А тамъ уже спущены шлюпки; тѣ, кто не нашелъ въ нихъ мѣста, бросаются въ воду, обвязанные спасательными поясами, Мы слышимъ крики о помощи обезумѣвшихъ людей, тщетно борющихся съ сильнымъ волненіемъ, мы сигнализируемъ, что сдѣлаемъ все возможное для ихъ спасенія. Тотчасъ же спускаются и наши шлюпки. Но дѣло спасенія очень трудно. Высокія волны скрываютъ пловцовъ и почти 50 минутъ проходятъ прежде, нежели подобраны послѣдніе. Мы долго не могли выловить одного матроса у котораго нѣсколько разъ выскальзывалъ изъ рукъ канатъ; видя, что онъ изнемогаетъ, двое нашихъ матросовъ бросились одѣтые въ воду и имъ удалось подтянуть его къ борту корабля, а затѣмъ и поднять на палубу. Но несмотря на энергичныя мѣры, принятыя нашимъ врачемъ, жизнь отлетаетъ и всѣ попытки спасенія оказываются тщетными.

Въ это время «Атосъ», прежде нѣмецкое судно, интернированное при объявленіи войны въ одномъ изъ русскихъ пор-

товъ, медленно погружается въ воду. Сначала зарывается носомъ, волны перекатываются по палубѣ, корма вздымается все выше и выше. Ниже опускается носъ, и вдругъ корма встаетъ перпендикулярно надъ водой. Раздается короткое шипѣніе, бѣлый паръ вырывается изъ трубъ и вентиляторовъ, слышенъ грохотъ скатывающихся въ море орудій. Взрывъ котловъ и, какъ стрѣла, корабль летитъ въ бездну. Волны безмолвно смыкаются надъ нимъ. Только большіе расходящіеся круги на затихшей поверхности моря и плавающіе обломки указываютъ мѣсто крушенія нашей второй сегодняшней жертвы. Удивительный день Рождества! Миръ на землѣ возвѣщаетъ Писаніе, а жестокая война требуетъ въ наши дни смерть, разрушеніе и гибель. Но все же мы можемъ проявить милосердіе къ нашимъ врагамъ. Спасенные съ русскаго корабля помѣщены въ теплой палубѣ, послѣ того, какъ они были обысканы въ присутствіи переводчика. И здѣсь нѣмецъ показалъ себя не съ дурной стороны. Мокрая одежда замѣнена теплыми одѣялами, выданы матрацы, многіе снабжены добровольно матросами различными необходимыми частями одежды. Карманы обыскиваются отбирается оружіе и документы, могущіе дать намъ свѣдѣнія о намѣреніяхъ и и дѣйствіяхъ нашихъ плѣнниковъ. Всѣ остальные предметы возвращаются вмѣстѣ съ просушеннымъ платьемъ. Измученнымъ людямъ предоставляется отдыхъ и только вооруженная револьверомъ и винтовкой стража напоминаетъ отдыхающимъ, что они отнынѣ лишены золотой свободы и считаются военно-плѣнными.

Но, кажется, они не жалуются на свою судьбу. Это все рослые, коренастые молодцы съ голубыми глазами и свѣтлыми волосами. Со всѣхъ сторонъ царской земли пришли они; по большей части изъ внутреннихъ губерній. Ихъ хватали на дорогѣ, улицѣ, и они не успѣли опомниться, какъ очутились на кораблѣ. И не вѣдая, зачѣмъ ихъ привели, куда ихъ ведутъ, увидѣли они открытое, далекое море. Достойные сожалѣнія люди! При видѣ ихъ, исчезаетъ у насъ всякое чувство ненависти и замѣняется сожалѣніемъ. Имъ суютъ папиросы, табакъ, пряники и орѣхи, оставшіеся отъ нашего

веселаго сочельника. Такъ оказываемъ мы добро посланнымъ на нашу погибель. Пусть они, по окончаніи ужасовъ войны, возвратясь на родину, разскажутъ своимъ матерямъ и сестрамъ, женамъ и дѣтямъ какъ добросердечно отнеслись къ нимъ нѣмецкіе «варвары»*)...

(Окончаніе слѣдуетъ).

---

*) Авторъ, видимо, забылъ о сказанномъ нѣсколько выше: «Спасеніе оставшихся въ живыхъ—мы предоставляемъ самимъ русскимъ». *Ред.*

ФЛОТЪ СОЕДИНЕННЫХЪ ШТАТОВЪ [1]).

(Окончаніе).

Поступающіе должны быть американскими подданными, уроженцами или натурализованными, и должны умѣть читать и писать по англійски.

20 центовъ въ мѣсяцъ вычитается изъ жалованія каждаго матроса для внесенія въ фондъ морскихъ госпиталей.

Никто не можетъ быть принятъ на службу матросомъ 1 или 2 ст. (seaman) безъ разрѣшенія Морского бюро (Bureau of Navigation), если онъ былъ уволенъ безъ рекомендаціи для вторичной записи. Строевые матросы 2-ой статьи получаютъ 20 долларовъ 90 центовъ въ мѣсяцъ и производятся, если того заслужатъ и имѣются вакансіи, въ матросы 1-ой статьи на жалованіе 26 долларовъ 40 центовъ. Строевые матросы могутъ также занимать должности унтеръ-офицеровъ.

Записъ спеціалистами (Enlistment in trades). Лица, знающія механическую спеціальность, не перечисленную въ таблицѣ, могутъ записаться по этой спеціальности даже если имъ болѣе 25-ти лѣтъ, но менѣе 30-ти.

Кочегары 3-ей статьи (Firemen 3-rd class). Жалованіе 24 доллара 20 центовъ въ мѣсяцъ. Желающій поступить на эту должность обязанъ уже имѣть нѣкоторый опытъ въ кочегаркѣ на военномъ или коммерческомъ суднѣ. Рекрутскій офицеръ пользуется правомъ принимать на службу особенно желательныхъ лицъ, даже если они не имѣютъ никакого предварительнаго опыта въ данной спеціальности.

Кочегары 2-ой статьи (Firemen 2-class). Жалованіе 33 доллара въ мѣсяцъ. Должны имѣть опытъ въ качествѣ коче-

---

[1]) См. «Морск. Сборн.» №№ 7—8 и 9—10, 1918 г.

гара, предпочтительно на паровомъ суднѣ; должны умѣть обращаться съ топкой, знать паровыя машины, различныя донки, котлы и пользованіе ими.

Кочегары 1-ой статьи (Firemen 1-st class). Жалованіе 38 долларовъ въ мѣсяцъ. Должны прослужить предварительно 2 года въ качествѣ кочегара на паровомъ суднѣ; должны быть знакомы съ морскими паровыми машинами и котлами и со всѣмъ къ нимъ относящимся; должны быть хорошо знакомы съ топкой, съ употребленіемъ и регулированіемъ различныхъ клапановъ на котлахъ, съ различными донками, должны умѣть закладывать мягкія заплаты и обертывать трубы для устраненія течи, набивать сальники у машины, обтачивать клапана и т. д., а также смазывать различныя части машины.

Судостроители (Shipwrights). Жалованіе 27 долларовъ 50 центовъ въ мѣсяцъ. Должны быть знакомы, до поступленія на службу, съ обыкновенными починками деревянныхъ частей, часто требующимися на суднѣ.

Старшіе плотники 3-ей статьи. (Carpenters'mates 3-rd class). Жалованіе 33 доллара въ мѣсяцъ. Записываются сначала въ судостроители и затѣмъ производятся въ плотники 3-ей статьи послѣ экзамена на суднѣ.

Старшіе плотники 2-ой статьи. (Carpenters'mates 2-rd class). Жалованье 38 долларовъ 50 центовъ въ мѣсяцъ. Записываются также судостроителями, и производятся въ плотники 2-ой статьи по экзамену на суднѣ.

Старшіе плотники 1-ой статьи (Carpenters'mates 1-st class). Жалованіе 44 доллара. Производятся изъ старшихъ плотниковъ 2-ой ст.

Плотничные старшины (Chief carpenters'mates). Жалованіе 55 долларовъ. Производятся изъ старшихъ плотниковъ 1-ой статьи.

Старшіе машинисты 2-ой статьи (Machinists'mates 2-nd cl.). Жалованіе 44 доллара. Желающіе получить это званіе должны быть машинистами по спеціальности, знать названія и умѣть обращаться съ паровыми машинами и котлами, производить работу различными инструментами въ машинной мастерской;

они также должны расборчиво писать и знать ариѳметику. Отъ машинистовъ 2-ой статьи не требуется и предварительнаго опыта въ морѣ съ морскими паровыми машинами. Они могутъ быть назначены наблюдающими за водой въ котлахъ (water tenders) и масленщиками (oilers). Экзаменъ для провѣрки ихъ знаній производится по машинамъ и котламъ въ машинномъ отдѣленіи судна, а по знанію ремесла—въ морскихъ машинныхъ мастерскихъ.

Старшіе машинисты 1-ой статьи (Machinists'mates 1-st class). Жалованіе 60 долларовъ 50 центовъ. Сверхъ требованій, предъявляемыхъ къ машинистамъ 2 ст. они должны имѣть практическій опытъ съ морскими машинами и котлами въ теченіе одного года. Ст. машинисты 2-ой статьи производятся въ 1-ую статью, какъ только это заслужатъ на плавающемъ суднѣ и если имѣются вакансіи.

Старшимъ машинистамъ 1-ой статьи можетъ быть поручена машинная вахта, если на суднѣ недостаетъ машинныхъ старшинъ, для исполненія этихъ обязанностей.

Машинные старшины (Chief machinists'mates). Жалованіе 77 долларовъ. Машиннымъ старшинамъ поручается машинная вахта. Лица, не утвержденныя въ должности машиннаго старшины не могутъ быть записаны таковыми. Званіе это достигается производствомъ изъ низшихъ статей этой спеціальности.

Электрики (Electrical branch). Требованія для записи въ электрики изложены въ главѣ «Морскія спеціальныя школы» (Navy Trade schools). Жалованіе электриковъ 3-ей статьи—33 доллара, 2-статьи—44 доллара, 1-ой—55, исполняющихъ должность старшихъ электриковъ—66, утвержденныхъ въ должности—77. Всѣ новобранцы электрики по спеціальности, записываются въ береговую команду (landsman) электриковъ (радіо-телеграфистовъ и общихъ) на жалованіе 17 долларовъ 60 центовъ.

Писаря и содержатели (Yeoman branch). Всѣ новобранцы, поступающіе въ писаря и содержатели, записываются въ береговую каманду на жалованіе 17 долларовъ 60 центовъ. Послѣ окончанія школы писарей и содержателей они про-

изводятся въ писаря и содержатели 3-ей статьи съ жалованіемъ 33 доллара. Произведенные во 2-ю статью получаютъ 38 долларовъ 50 центовъ, въ 1-ую ст.—44, исп. об. старшихъ писарей и содержателей—66, утвержденные въ этомъ званіи—77 долларовъ въ мѣсяцъ. Знаніе стенографіи не обязательно и для утвержденія въ должности.

Мѣдники (Coppersmiths). Жалованіе 60 долларовъ 50 центовъ. Желающіе записаться на службу по этой спеціальности должны быть опытными мѣдниками, предпочтительно уже побывавшими въ плаваніи.

Котельщики (Boilermakers). Жалованіе 71 долларъ 50 центовъ; должны быть опытными котельщиками, предпочтительно уже побывавшими въ плаваніи. Котельщики принимаются на службу только въ случаѣ наличія вакансій, въ чемъ поступающіе на службу должны убѣдиться ранѣе заявленія желанія.

Кузнецы (Blacksmiths). Жалованіе 55 долларовъ. Запись на эту должность производится только съ разрѣшенія Морского Бюро; поступающіе должны быть опытными кузнецами, предпочтительно уже побывавшими въ плаваніи.

Судовые сборщики 2-ой ст. (Shipfitters 2-nd class). Жалованіе 44 доллара. Отъ поступающихъ требуется хорошее знакомство съ осушительной и водоотливной системами, съ затопленіемъ крюйтъ-камеръ, наполненіемъ баластныхъ систернъ, съ вентиляціонной системой и мелкими постройками и ремонтомъ, требующимися на суднѣ. Необходимо также умѣніе обращаться съ вентиляторами (кромѣ электрическихъ) знаніе системы, конструкціи и ремонта паровой рулевой машины, рулевого, брашпильнаго и шпилевого устройствъ. Онъ долженъ также умѣть изготовлять простые машинные инструменты и хорошо умѣть обращаться со станками.

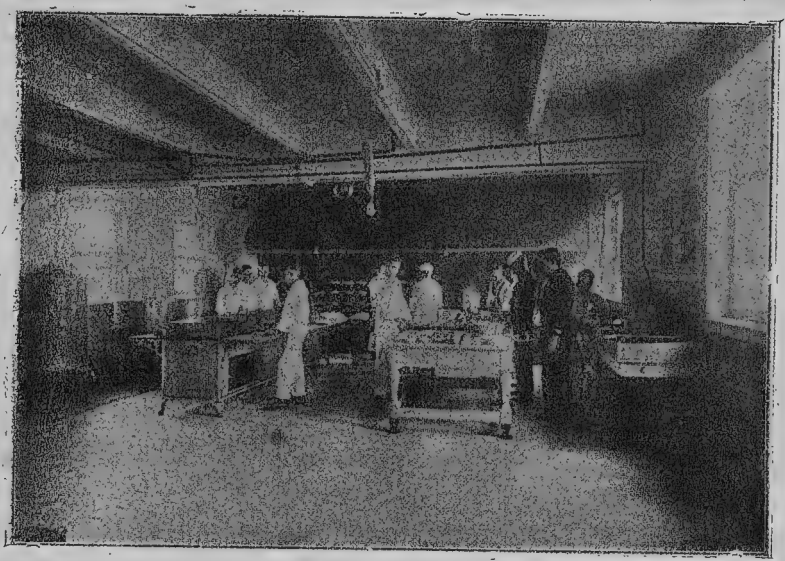
Судовые сборщики 1-ой статьи (Shipfitters 1-st class). Жалованіе 60 долларовъ 50 центовъ. Въ это званіе производятся сборщики 2-ой статьи послѣ того какъ проявятъ свои способности на суднѣ.

Паяльщики и сборщики (Plumbers and fitters). Жалованіе 49 долларовъ 50 центовъ. Запись производится по особому

разрѣшенію. Поступающіе должны быть опытными паяльщиками и сборщиками, предпочтительно уже бывшими въ плаваніи.

Старшіе парусники (Sailmakers mates). Жалованіе 44 доллара. Запись на службу производится послѣ экзамена по спеціальности.

Маляры 3-ей статьи (Painters 3-rd class). Жалованіе 33 доллара. Записаться могутъ лишь опытные маляры, бывшіе уже въ плаваніи и только при наличіи свободныхъ вакансій.



Школа коковъ и хлѣбопековъ на учебной станціи въ Санъ-Франциско.

Маляры 2-ой статьи. Жалованіе 38 долларовъ 50 центовъ Производятся изъ маляровъ 3-ей статьи.

Маляры 1-ой статьи. Жалованіе 44 доллара. Производятся изъ маляровъ 2-ой статьи.

Судовые коки (Ship's cooks). Новобранцы должны быть записаны простыми поварами и поступаютъ въ береговую команду на все время обученія съ жалованіемъ 17 долларовъ 60 центовъ. Ихъ отправляютъ въ классъ судовыхъ коковъ при школѣ баталеровъ и поваровъ (Commissary School), гдѣ,

по выдержаніи экзамена, они производятся въ судовые коки 4-ой статьи. При поступленіи новобранцевъ имъ не могутъ обѣщать производства старше коковъ 4-ой статьи т. к. для дальнѣйшаго движенія они подвергаются экзаменамъ по своей спеціальности.

Судовые коки 3-ей статьи. Жалованіе 33 доллара.

Судовые коки 2-ой статьи. Жалованіе 44 доллара. Званіе получается черезъ производство ихъ коковъ 3-ей статьи.

Судовые коки 1-ой статьи. Жалованіе 60 долларовъ 50 центовъ. Производятся изъ коковъ 2-ой статьи.

Въ коки принимаются при первой записи на службу въ возрастѣ отъ 18—25 лѣтъ.

Баталеры (Commissary stewards). Жалованіе 66 долларовъ. Назначаются послѣ экзамена и практики на суднѣ и должны хорошо умѣть вести счета, закупать продукты, наблюдать за большимъ числомъ коковъ и столовой прислуги, контролируя ихъ, а также мочь завѣдывать столомъ на 150—300 персонъ. Въ баталеры назначаются достойнѣйшіе изъ числа коковъ и пекарей 1-ой статьи.

Старшіе баталеры (Chief commissary stewards). Жалованіе 77 долларовъ. Производятся послѣ экзамена и практики на суднѣ изъ баталеровъ; требованія тѣ же, что и къ послѣднимъ, но старшіе баталеры должны умѣть закупать продукты и завѣдывать столомъ на 300—850 персонъ.

Пекаря 2-ой статьи (Bakers 2-nd class). Жалованіе 38 долларовъ 50 центовъ. Должны быть пекарями по спеціальности и представить при поступленіи рекомендацію, свидѣльствующую о ихъ способностяхъ. Пекаря записываются въ береговую команду на жалованіе 17 долларовъ 60 центовъ и посылаются въ школу баталеровъ и поваровъ (Commissary school), гдѣ они должны будутъ сдать экзаменъ для полученія званія пекаря.

Пекаря 1-ой статьи. Жалованіе 49 долларовъ 50 центовъ. Производятся изъ пекарей 2-ой статьи послѣ испытанія на суднѣ.

Каютные баталеры (Cabin stewards). Жалованіе 55 долларовъ. Желающіе поступить на службу въ этомъ званіи должны

представить рекомендаціи, свидѣтельствующія о ихъ предварительномъ опытѣ и о томъ, что они способны закупать нужные продукты, вести требуемые счета, а также слѣдить за коками и столовой прислугой, находящимися въ ихъ вѣдѣніи. Поступающіе записываются столовой прислугой 3-ей статьи (mess attendants 3-rd cl.) и затѣмъ производятся въ каютные баталеры.

Баталеры кают-компаніи (Wardroom stewards). Жалованіе 55 долларовъ. Требованіе и порядокъ производства тѣ же, но сверхъ того они должны мочь снабжать пищей отъ 12 до 30 человѣкъ.

Баталеры каютъ 2-го класса. (Steerage stewards). Жалованіе 38 долларовъ 50 центовъ. Разница лишь въ томъ, что имъ приходится снабжать пищей отъ 8 до 18 человѣкъ.

Кондукторскіе баталеры (Warrant officers'stewards). Жалованіе 38 долларовъ 50 центовъ. Снабжаютъ пищей отъ 6 до 12 человѣкъ.

Каютные коки (Cabin cooks) Жалованіе 49 долларовъ 50 центовъ. Должны быть опытными первокласными поварами и представить рекомендаціи, свидѣтельствующія о ихъ честности и опытности. Поступающіе записываются столовой прислугой 3-ей статьи и затѣмъ производятся въ каютные коки.

Коки кают-компаніи (Wardroom cooks). Жалованіе 49 долларовъ 50 центовъ. Сверхъ вышесказаннаго должны мочь готовить на 12—30 человѣкъ.

Коки каютъ 2-го класса (Steerage cooks). Жалованіе 33 доллара. Готовятъ на 8—18 человѣкъ. Остальное см. выше.

Кондукторскіе коки (Warrant officers'cooks). Жалованіе 33 доллара. Готовятъ на 6—12 человѣкъ. Остальное то же.

Лица столовой прислуги, произведенныя въ званіе баталеровъ или коковъ, прослужившія годъ въ этой должности, могутъ по рекомендаціи командира получить изъ Морского Бюро свидѣтельство о способностяхъ (certificate of qualification), дающее право вновь записаться на службу на указанную въ свидѣтельствѣ должность. Свидѣтельство это можетъ

быть отнято вслѣдствіе обнаруженной неопытности, нежелательности или дурного поведенія.

Всѣ баталеры и коки, американскіе подданные, имѣющіе свидѣтельство о способностяхъ, получаютъ къ жалованію по должности добавочное въ размѣрѣ 5 долларовъ 50 центовъ въ мѣсяцъ, которое носитъ характеръ регулярнаго жалованія, пока получающій его не будетъ лишенъ свидѣтельства.

Столовая прислуга 3-ей статьи (Mess attendants 3-rd cl.). Жалованіе 17 долларовъ 60 центовъ) если они американскіе подданные, то 22 доллара). Принимаются изъ числа желающихъ только тѣ, которые имѣютъ предварительный опытъ въ отеляхъ, клубахъ, ресторанахъ и большихъ семействахъ, и лишь по представленіи рекомендаціи ихъ бывшихъ хозяевъ.

Столовая прислуга 2-ой статьи. Жалованіе 22 доллара (для американскихъ подданныхъ—27 долларовъ 50 центовъ). Вакансіи заполняются производствомъ изъ прислуги 3-ей статьи, по прослуженіи не менѣе года.

Столовая прислуга 1-ой статьи. Жалованіе 26 долларовъ 40 центовъ (для американскихъ подданныхъ — 33 доллара). Производятся изъ прислуги 2-ой статьи по прослуженіи двухъ лѣтъ въ послѣднемъ званіи.

Однако лица столовой прислуги могутъ быть произведены въ высшую статью и ранѣе указанныхъ сроковъ Морскимъ Бюро по особо хорошему отзыву. Чтобы заслужить производство они должны имѣть за успѣхи, трезвость и поведеніе не менѣе 2, 3.

Музыканты. (Musicians). Желающіе записаться на службу музыкантами 2-ой или 1-ой статьи должны умѣть читать оркестровые ноты, а также играть на какомъ-нибудь инструментѣ. Записываютъ обыкновенно музыкантами 2-ой статьи на жалованіе 33 доллара, но если поступающій особенно опытный музыкантъ, то можетъ поступить музыкантомъ 1-ой статьи на жалованіе 35 долларовъ 20 центовъ. Пріемъ производится только при наличіи вакансій.

Концертмейстеръ (First musician). Жалованіе 39 долларовъ. Въ это званіе производятся изъ музыкантовъ 1-ой статьи.

Капельмейстеръ (Bandmaster). Жалованіе 57 долларовъ 20 центовъ. Это званіе достигается производствомъ изъ наиболѣе выдающихся и музыкально-образованныхъ концертмейстеровъ и лишь на открывающіяся вакансіи.

Лазаретная команда (Hospital corps). Въ связи съ характеромъ предстоящей работы, желающіе поступить въ лазаретную команду принимаются только послѣ общаго и профессіональнаго экзамена и лишь въ качествѣ лазаретнаго ученика 1-ой или 2-ой статьи (hospital apprentice). При первой записи въ лазаретную команду принимаются только въ ученики 2-ой статьи, если не имѣютъ для поступленія въ 1-ую статью особаго разрѣшенія Морского Департамента (Navy Department); всѣ записи производятся на 4-хъ лѣтній срокъ для службы въ какой угодно части свѣта, на морѣ или на сушѣ, смотря по требованіямъ службы. Знаніе и опытъ въ уходѣ за больными ставится поступающему въ заслугу.

Не производится запись на должность аптекаря, фармацевта или помощника фармацевта, но поступающимъ на службу съ соотвѣтствующимъ образованіемъ оказывается предпочтеніе при пріемѣ.

Не принимаются на службу въ лазаретную команду злоупотребляющіе алкогольными напитками и наркотическими средствами. Не принимаются также лица не подходящіе по своему характеру къ этому роду службы.

Работа лазаретной команды состоитъ въ уходѣ за больными офицерами и матросами флота и морской пѣхоты, въ морскихъ госпиталяхъ, на морскихъ береговыхъ станціяхъ, на судахъ и во время экспедицій морской пѣхоты. Работа эта не сопровождается большими трудностями и подготовляетъ къ занятіямъ по своей профессіи на морской и частной службѣ.

Лица, получившіе хорошій отзывъ или серьезно и упорно работающія, могутъ получить повышеніе, если они успѣшно выдержатъ установленный экзаменъ. Только старшіе фармацевты (Chief pharmacists' mates) могутъ быть произведены въ фармацевты кондукторы (the warrantgrade of pharmacists).

Жалованіе лазаретнаго ученика 2-ой статьи (Hospital apprentice) 20 долларовъ 90 центовъ,—1-ой статьи—26 долларовъ 40 центовъ, старшаго фармацевта 3-ей статьи—33 доллара, 2-ой статьи—38 долларовъ 50 центовъ, 1-ой статьи—44 доллара, исполняющаго должность старшины фармацевта—66 долларовъ, утвержденнаго въ должности старшаго фармацевта—77 долларовъ.

Для полученія высшаго оклада служащій долженъ быть очень хорошо знакомъ со своимъ дѣломъ, отличаться хорошимъ поведеніемъ и имѣть подходящій характеръ для этого рода работы.

Лазаретная команда состоитъ изъ слѣдующихъ чиновъ (званій, категорій):

Лазаретный ученикъ 2-ой статьи (Hospital Apprentices 2-nd cl.). Возрастъ для записи отъ 18 до 25 лѣтъ. Поступающій экзаменуется по ариѳметикѣ, орѳографіи, чистописанію, географіи и исторіи Соединенныхъ Штатовъ. Послѣ записи на службу лазаретный ученикъ 2-ой статьи отправляется въ школу лазаретной команды для шестимѣсячнаго обученія, во время котораго онъ состоитъ въ томъ же званіи. Послѣ окончанія курса въ одной изъ школъ слушатели производятся въ лазаретные ученики 1-ой статьи, и должны прослужить еще 6 мѣсяцевъ для дальнѣйшаго повышенія.

Лазаретные ученики 1-ой статьи. Возрастъ для поступленія отъ 21 до 28 лѣтъ. Къ экзамену на это званіе допускаются только съ разрѣшенія Медицинскаго и Хирургическаго Бюро Морского Департамента (Medical and Surgery Bureau, Navy Department). Поступающій экзаменуется по слѣдующимъ предметамъ: Общее образованіе: ариѳметика, орѳографія, чистописаніе, географія, исторія Соединенныхъ Штатовъ, элементарная анатомія, физіологія, первая помощь и общіе предметы преподаванія въ школѣ для лазаретной прислуги. При первой записи на службу лазаретный ученикъ 1-ой статьи назначается въ одну изъ школъ, гдѣ проходитъ шестимѣсячный курсъ. По прослушаніи курса онъ не производится, а для дальнѣйшаго движенія долженъ прослужить по крайней мѣрѣ 12 мѣсяцевъ въ томъ же званіи.

Старшій фармацевтъ 3-ей статьи (Pharmacist's Mate 3-rd cl.). Лазаретные ученики 1-ой статьи могутъ быть произведены въ ст. фармацевты 3-ей статьи, прослуживъ не менѣе 12 мѣсяцевъ въ лазаретной командѣ и выдержавъ установленный экзаменъ. Кромѣ провѣрки способностей и общаго образованія требуются слѣдующіе предметы: анатомія и физіологія, первая помощь, уходъ за больными и элементарная гигіена и санитарія.

Ст. фармацевты 2-ой статьи. Для производства въ это званіе требуется прослужить не менѣе 12 мѣсяцевъ въ званіи ст. фармацевта 3-ей статьи. На экзаменѣ кромѣ перечисленныхъ выше предметовъ требуются: малая хирургія, діэта и питаніе больныхъ, канцелярскія обязанности.

Ст. фармацевты 1-ой статьи. Для производства требуется прослужить въ предыдущемъ званіи не менѣе 12 мѣсяцевъ и сдать экзаменъ, кромѣ перечисленныхъ ранѣе предметовъ еще по аптекарскому искусству, организаціи судового лазарета, обязанности по госпиталю и практическія работы по всѣмъ предметамъ.

Ст. фармацевты (Chief Pharmacists's Mate) исполняющіе должность и утвержденные въ должности (with acting and with permanent appointment). Лица, прослужившіе въ званіи ст. фармацевта 1-ой статьи не менѣе 18 мѣсяцевъ могутъ быть назначены послѣ экзамена исполняющими должность старшинъ фармацевтовъ, но лишь при вторичной записи на службу. Производство въ старшины фармацевты зависитъ отъ потребности въ старшинахъ этой спеціальности. Экзаменъ производится по тѣмъ же предметамъ, какъ и на предыдущее званіе но требованія предъявляются болѣе серьезныя.

Общая средняя отмѣтка требуется: для ст. фармацевтовъ 1-ой статьи 3,2; для исполняющихъ должность старшинъ фармацевтовъ 3,2; для утвержденія въ должности старшины фармацевта 3,6.

До званія ст. фармацевта 1-ой статьи лица лазаретной прислуги исполняютъ обязанности санитаровъ при госпиталяхъ, помощниковъ перевязочныхъ и операціонныхъ, санитаровъ въ серьезныхъ случаяхъ и т. д. Прежде чѣмъ исполнять

отвѣтственныя обязанности, лица эти получаютъ практическое обученіе въ госпиталяхъ вскорѣ же послѣ записи на службу.

Обязанности ст. фармацевтовъ 1-ой ст. и старшинъ фармацевтовъ заключаются въ приготовленіи лекарствъ, веденіи книгъ, составленіи отчетовъ и прочей, могущей потребоваться, канцелярской работѣ, а также въ поддержаніи дисциплины и наблюденіи за чистотой въ судовыхъ лазаретахъ госпиталяхъ и т. д. Ихъ дѣло отвѣтственное и требуетъ опытности и внимательнаго отношенія.

Фармацевтъ (Pharmacist) это кондукторъ (warrant officer). Только старшины фармацевты могутъ получить это званіе, причемъ вакансіи заполняются производствомъ наиболѣе достойныхъ и выдающихся лицъ. Производство зависитъ отъ продолжительности службы и отъ степени пригодности къ ней, установленной на медицинскомъ осмотрѣ и спеціальномъ профессіональномъ экзаменѣ.

Обученіе и производство въ лазаретной командѣ аналогичны съ таковыми же въ другихъ спеціальностяхъ.

Повторныя записи на службу. Лицо, получившее по окончаніи 4-хъ лѣтняго срока записи на службу почетную отставку, обыкновенную отставку съ рекомендаціей для вторичной записи на службу, или свидѣтельство о постоянной службѣ съ надписью «почетная» или «обыкновенная» отставка можетъ явиться на принимающее на службу или служащее сборнымъ пунктомъ судно или же на плавающее судно втеченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня своего выхода въ отставку и быть тотчасъ же вновь принятымъ на службу независимо отъ вакансій, если только удовлетворяетъ требованіямъ въ физическомъ отношеніи и отвѣчаетъ описанію, помѣщенному въ увольнительномъ билетѣ (list of his discharge).

Если лицо, имѣющее право на постоянную службу, найдено физически непригоднымъ для вторичной записи, то копія акта о его медицинскомъ осмотрѣ немедленно доставляется въ Морской Департаментъ съ рекомендаціей командира и морскихъ врачей. Въ ожиданіи отвѣта поступающій можетъ, по желанію, оставаться на суднѣ.

По прошествіи 4-хъ лѣтняго срока службы, лицо, получившее почетную отставку, или обыкновенную—съ рекомендаціей для вторичнаго поступленія на службу, имѣетъ право при вторичной записи вмѣсто свидѣтельства объ отставкѣ получить свидѣтельство о постоянной службѣ.

Старшина спеціалистъ утверждается въ должности, при повторной записи на службу въ томъ же званіи, если онъ только пригоденъ въ физическомъ отношеніи. Исполняющій должность старшины спеціалиста принимается на службѣ унтеръ-офицеромъ 1-ой статьи, а затѣмъ уже получаетъ вновь назначеніе старшины. Всѣ прочіе унтеръ-офицеры принимаются на службу въ томъ же званіи, которое они имѣли до увольненія въ отставку, если только запись происходитъ втеченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня увольненія въ отставку.

Лица, имѣющіе званіе комендоровъ (chief petty officer), имѣютъ право на жалованіе по этой спеціальности, въ которую они и записываются при поступленіи вновь на службу. Остальные же имѣютъ право записываться вторично лишь въ спеціальности, разрѣшенныя для первой записи.

Судовые коки 3-ей и 4-ой статьи, пекаря 2-ой статьи и столовая прислуга, а также офицерскіе коки и баталеры записываются вновь на службу по своей спеціальности и въ тѣ же статьи.

Лицо, находившееся уже на морской или военной службѣ, или въ береговой оборонѣ Соединенныхъ Штатовъ не можетъ записаться на службу безъ предъявленія свидѣтельства объ отставкѣ. Если послѣднее утрачено, обстоятельства должны быть сообщены Морскому Департаменту.

Стипендіаты, принятые въ Морское Убѣжище, и пенсіонеры не принимаются на службу.

Лица, уволенныя въ отставку съ надписью на свидѣтельствѣ «уволенъ за дурное поведеніе» или «не имѣетъ рекомендаціи для вторичной записи», не принимаются на службу.

Производство въ старшины унтеръ-офицеры не можетъ состояться втеченіе перваго срока службы, но достойные могутъ быть представлены къ производству при увольненіи въ от-

ставку. Это даетъ имъ право при вторичной записи получить званіе старшины, если имѣются вакансіи.

Отпуска. Лица, записавшіяся во флотъ, могутъ быть уволены секретаремъ флота въ отпускъ безъ сохраненія содержанія на весь оставшійся срокъ ихъ службы. Въ случаѣ войны или чрезвычайныхъ событій (буквальный переводъ — національной крайности) эти лица вновь призываются на службу, до окончанія срока ихъ записи. Чтобы имѣть право на эту льготу служащій долженъ не подвергаться взысканіямъ, не быть на попеченіи государства или въ долгу у него. Онъ обязанъ возмѣстить государству произведенные на него расходы которые не были оправданы еще службой.

Подлежащіе возмѣщенію расходы втеченіе перваго срока службы:

А)—Ученики матросы (Apprentice seamen) и другіе, записавшіеся и находящіеся въ испытательномъ періодѣ обученія на учебной станціи до отправки на судно или другую станцію возмѣщаютъ расходы на выданное обмундированіе и путевые расходы отъ мѣста записи до учебной станціи по расчету 3 цента за милю.

Б)—Послѣ перваго года службы возмѣщаются только расходы по обмундированію.

Лица, вторично или повторно записавшіяся на службу, а также съ продолженнымъ срокомъ службы, получившія наградныя за почетную отставку или вторичную запись, возмѣщаютъ:

А)—Втеченіе перваго года общую сумму наградныхъ и путевые расходы отъ мѣста записи до мѣста назначенія по 3 цента за милю.

Б)—Втеченіе второго года—$^{3}/_{4}$ наградныхъ.

В)—На третьемъ году—$^{1}/_{2}$ наградныхъ.

Г)—На четвертомъ—$^{1}/_{4}$ наградныхъ.

Въ прошеніи объ отпускѣ должна быть указана причина, а также дана подписка въ томъ, что проситель не расчитываетъ на безплатный проѣздъ домой. Прошенія, подаваемыя съ цѣлью избавиться отъ службы на опредѣленномъ суднѣ или станціи, не удовлетворяются.

Отпускъ—это привилегія, а не право; онъ дается только за дѣйствительно хорошую службу и долженъ быть санкціонированъ командиромъ.

Лица, пользовавшіяся преимуществомъ обучаться въ спеціальной школѣ, не имѣютъ права на отпускъ втеченіе срока всей записи на службу, во время котораго они обучались.

Какъ и гдѣ записываться на службу. Морскіе вербовочные пункты (буквальный переводъ—рекрутскія станціи) имѣются во всѣхъ большихъ и во многихъ малыхъ городахъ Соединенныхъ Штатовъ. Кромѣ того Морскія рекрутскія партіи посѣщаютъ иногда самыя отдаленныя части страны. Справки относительно поступленія во флотъ и адресъ ближайшаго вербовочнаго пункта сообщаются немедленно послѣ запроса.

Панаевъ.

Конецъ.

ПИСЬМА МИХАИЛА ПЕТРОВИЧА ЛАЗАРЕВА КЪ АЛЕКСѢЮ АНТИПОВИЧУ ШЕСТАКОВУ ВЪ Г. КРАСНЫЙ СМОЛЕНСКОЙ ГУБЕРНІИ [1]).

ПИСЬМА.

54.

Николаевъ 18 Апрѣля 1840.

. . . . . .

. . . Письмецо твое едва только меня здѣсь застало потому что 21-го отправляюсь на флотъ, и опять къ Черкессамъ съ которыми дѣла завязываются весьма сурьозныя, по причинѣ всеобщаго ихъ возстанія! Давно бы они покорились и была бы мировая еслибы не разные пріятели наши которые ихъ поджигаютъ и увѣряютъ что Россія намѣрена изъ нихъ сдѣлать такихъ же ничтожныхъ тварей каковы теперь крымскіе татары ипр. — Война эта многаго намъ стоитъ, особенно людьми, какъ отъ пуль въ непроходимыхъ горахъ и лѣсахъ такъ и отъ климата! Весьма бы желательно чтобы распря эта кончилась. Авиновъ и Станюковичъ какъ равно и супруги ихъ, здоровы и живутъ въ Севастополѣ припѣваючи, но не безъ дѣла! особенно первый, который есть командиръ тамошняго порта. Теперь особенно ему много хлопотъ по случаю безпрестаннаго движенія флота и амбаркаціи войскъ.

. . . . . .

Прощай, будь здоровъ. Бригъ *Эндиміонъ* давно какъ въ Пирѣе и пословамъ командира неходитъ а лѣтаетъ! и все на немъ благополучно—по извѣстію отъ 16-го февраля.

---

[1]) См. «Морск. Сборн.» 1918 г. №№ 1, 2—3, 4—5, 6, 7—8 и 9—10.

55.

Николаевъ 30 Іюля 1840.

. . . . . .

. . . Ты безпокоишся о своемъ Ванѣ? можно-ли долго на мичманишку сердится—онъ очень понялъ свою опромѣтчивость и тогда же съ нимъ была мировая! Теперь онъ здѣсь въ Николаевѣ и я очень охотно оставляю его здѣсь на нѣкоторое время для изученія кораблестроенія и вооруженія; но надолго оставлять молодыхъ офицеровъ въ Николаевѣ не совсѣмъ для нихъ хорошо—они засидятся, излѣнятся и непримѣтнымъ образомъ сдѣлаются на подъемъ тяжелыми! толи дѣло безпрестанная, дѣятельная морская жизнь, пріучающая ихъ къ трудамъ и познанію настоящаго своего дѣла. *Ифигенія* передана теперь другому командиру, а прежній получилъ фрегатъ *Агатополь*. Мѣлкія суда наши начиная съ фрегатовъ и ниже находятся теперь въ безпрестанномъ дѣйствіи у Черкесскихъ береговъ. Изъ трехъ прибрежныхъ укрѣпленій вырѣзанныхъ Черкесами, два заняты и теперь строятся тамъ укрѣпленія нѣсколько получше прежнихъ овчаренъ, а о третьемъ (Михайловскомъ) странно что никакого повеленія небыло! Вѣроятно располагаютъ занимать его съ береговой стороны разоривъ на пути всѣ аулы ихъ и хлѣбопашество. По окончаніи укрѣпленій предположено перевести излишнія войска въ Сочу или такъ называемое Навагинское укрѣпленіе и сдѣлать поиски въ горы противъ самаго воинственнаго племяни Убыховъ, но ранѣе Сентября врядъ ли возможно будетъ успѣть,—брать же войска придется въ октябрѣ или ноябрѣ, что для эскадры несовсѣмъ будетъ удобно, но нечего дѣлать должно исполнить вочто бы оно нистало. Срытіе горы или мыса подъ новое адмиралтѣйство остановилось по неимѣнію войскъ, и набережныя и другія работы продолжаются съ довольнымъ успѣхомъ. Набудущій годъ полагаю денегъ недадутъ послучаю неурожая въ семъ году, ибо милліонами отпускаютъ въ потерпѣвшія Губерніи, и даже я предваренъ чтобы впредь до разрѣшенія

отнюдь никакихъ вывозовъ и предварительныхъ распоряженій для будущаго года по новому адмиралтѣйству и сухимъ докамъ неначинать. Вотъ каковы дѣла наши! досадно да нечего дѣлать. Затѣи велики а денегъ нима! Теперь на стапеляхъ у насъ одинъ 120-ти и три 84-хъ пушечныхъ корабля да два спущено 84 пуш. которые теперь отдѣлываются, одинъ изъ нихъ уйдетъ въ семъ году а другой не успѣетъ. Изъ строющихся, ежели пришлютъ ковремѣни медь то спустится къ 1-му Ноября или немного позжѣ 120-ти пушечн. *12-ть Апостоловъ* и 84-хъ *Уриилъ*. Кромѣ сего въ нынѣшнемъ году спущены корветъ *Пиладъ* и бригъ *Персей*; заложены 60 п. фрегатъ которому имяни еще недано, корветъ *Андромаха* и бригъ *Эней*. Въ Севастополѣ надѣюсь спустить къ концу года 60 пуш. фрегатъ *Сизополь* и шкуну *Ялта*.

Вотъ тебѣ новости наши о которыхъ хотелъ знать насчетъ новаго Адмиралтѣйства и болѣе писать право не имѣю времѣни. Сей часъ получилъ весьма важныя извѣстія о конвенціи поднимаемой въ Лондонѣ насчетъ Египетскихъ дѣлъ между Россіею, Англіею, Австріею, Пруссіею и Турціею и кажется хотятъ принудить Пашу къ уступкѣ въ требованіяхъ его отъ Порты, а дополученія отвѣта накоторый дано 10 дней, Англійскій флотъ обязанъ прекратить сообщеніе Египетскихъ судовъ между Александріею и Сиріею; Россія же взяла насебя защиту Константинополя въ случаѣ нападенія Ибрагима которые съ арміею своею нетакъ то далеко отъ Скутари, апотому намъ надобно готовиться въ Босфоръ! Прощай.

56.

Николаевъ 10 Октября 1840.

. . . . . .

. . . Вани твоему нѣсколько разъ я и самъ говорилъ что жить ему у Бутакова нейдетъ, но онъ все увѣрялъ что не мо-

жетъ отказаться, наконецъ я выдумалъ средство вытащить его оттуда чрезъ назначеніе его на новый, только что оконченный здѣсь бригъ *Θемистоклъ* на которомъ онъ и отправился дня два тому назадъ, но по случаю сломавшагося на немъ железнаго сектора не въ дальнемъ отсюда разстояніи. Сегодня я опять видѣлъ твоего Ваню присланнаго для исправленія того сектора. Я все боюсь не вляпался ли онъ въ дочь Бутакова? потому что на это ему еще рано! а вещь немудреная когда нѣсколько времѣни все вмѣстѣ да вмѣстѣ. Провѣтрить его, особенно въ осеннѣе теперь время нехудо, что называется to keep the Devil out of his head. бригъ *Θемистоклъ* я посылаю напередъ испробовать здѣсь въ лиманѣ и для удостовѣренія отличныхъ его качествахъ (которыхъ въ полной мѣрѣ ожидаю) надняхъ отправляюсь пробовать его самъ, оно чрезвычайно любопытно тѣмъ болѣе что бригъ этотъ огромныхъ размѣреній и линіи его подводной части совершенно отъ прежнихъ отличныя, длина его 105 футъ а ширина $33^1/_2$ ф. [1]) Ваня твой оправдалъ твои слова и точно небылъ совсѣмъ празденъ, ибо онъ перевелъ двѣ части James's Naval History и представилъ ко мнѣ для напечатанія. Занятія весьма похвальныя и выборъ для перевода прекрасный и полезный для морскихъ офицеровъ которые въ Исторіи Англійскаго флота найдутъ множество такихъ примѣровъ которые будутъ для нихъ поучительны и которымъ нельзя неподражать.

Флотъ нашъ въ совершенной готовности и сидимъ у моря да ждемъ погоды! Незнаемъ чѣмъ кончится упорство Египетскаго Паши, а повидимому начало для него нехорошо! Англичанѣ по окончаніи даннаго ему срока на отвѣтъ, немедленно начали военныя дѣйствія на берегахъ Сиріи, бомбардировали Бейрутъ, перебили множество скопившихся въ ономъ для защиты Египетскихъ войскъ; высадили и штурмовали Сидонъ и заняли высадками же турецкихъ войскъ, своихъ marines и Австрійцевъ подъ прикрытіемъ кораблей

---

[1]) Бригъ *Меркурій* накоторомъ служили мы съ тобою вмѣстѣ былъ длиною 97 ф. 4 д; шириною 30 ф. 2 д.

еще нѣсколько крѣпостей побережу. Это было поводомъ къ побѣгамъ изъ Ибрагимовой арміи которая какъ говорятъ $1^1/_2$ года неполучала жалованья! Емиръ-Беширъ, главный вождь Друзовъ склонившійся было насторону Мегметъ-Али теперь какъ сказываютъ передался опять насторону Султана сътѣмъ только чтобы жизнь его и собственность были ограждены, начто правительство и согласилось — итакъ все повидимому клонится кътому что Ибрагимъ съ войсками своими не двинется на Константинополь, а слѣдовательно и наша Экспедиція съ войсками до 40 т., непонадобится; но за продолженіе міра съ бездѣльниками этими французами, ручаться нельзя! Франція готовится къ сильной войнѣ а съ нею вмѣстѣ и всѣ прочія державы для отраженія внезапнаго ея вторженія. Ежели французская эскадра покажется въ Дарданеллахъ, то флотъ нашъ немедленно отправится въ Босфоръ и безъ всякаго сомнѣнія приказано будетъ атаковать ея. Хорошо еслибы Англичанѣ къ тому времѣни съ ними поссорились. Вотъ тебѣ и политическія новости которыя покрайней мѣрѣ здѣсь извѣстны.

Посылаю тебѣ для любопытства какъ моряку, чертежи мидель-шпангоутовъ построенныхъ здѣсь судовъ въ мою бытность съ 1833-го года по 1841-ой. Изъ нихъ *Варшава* заложенъ былъ още Адмираломъ Грейгомъ какъ равно и меньшій изъ двухъ бриговъ *Ѳемистоклова*.—*Браилова* по чертежу *Endymion* котораго и ты помнишъ въ Англіи. Ты замѣтишъ что корабли здѣсь строятся гораздо большихъ размѣреній чѣмъ въ балтикѣ ибо ширѣ 51 ф. 9 д. никакой корабль въ вороты дока Петра великаго пройти не можетъ! Теперь тамъ оконченъ новый докъ на томъ мѣстѣ гдѣ въ средней гавани была насыпь и называлась мокрый докъ, но что-то говорятъ несовсѣмъ улеживается. Протачиваетъ сильно вода и потому вновь спущенный корабль *Россія* еще невведенъ! Корабль этотъ былъ въ морѣ и братъ Андрей назначенъ былъ пробовать его и очень неудался! Какъ это жаль, что позволяютъ безтолковымъ мастерамъ издѣрживать милліоны на глупыя свои прожекты, а проектировалъ и строилъ его знакомый твой Поповъ!

57.

Николаевъ 26 Октября 1840.

Проклятыя бумаги у насъ все болѣе и болѣе увеличиваются а толку все менѣе и менѣе! Это называется нынѣ бумажнымъ механизмомъ! Кругъ котораго имѣетъ предлинный радіусъ, такъ что отвѣта на вопросъ не скоро получишъ!

Флотъ у насъ готовъ, издавно рвется съ якорей и швартововъ! но кажется ожиданія наши едва ли не останутся напрасными. Дѣла Мегмета-Али приняли весьма невыгодный для него оборотъ, Бейрутъ какъ вѣроятно и тебѣ извѣстно взятъ, а посіе время немудрено что Триполи и С. Жанъ-д'Акръ тоже заняты.—Англичане дѣйствуютъ посвоему и Напиръ молодецъ.—Это тотъ самый Напиръ который командовалъ Бразильскимъ флотомъ иотличался абордажами. Происшествія на берегахъ Сиріи вѣроятно оставятъ флотъ нашъ дома, но небудетъ ли чего съ бѣздѣльниками французами? Война кажется неизбѣжна, потому что вся Франція ею бредитъ!

Ваня твой недавно ушелъ на *Θемистоклъ* въ Севастополь послѣ пробы которую надняхъ дѣлалъ бригу. Бригъ оказался превосходный, но какъ все нанемъ новое, то еще несовсѣмъ хорошо управляется. Ваня твой ежели неиспортится то будетъ офицеръ хорошій! Это я замѣтилъ на бригѣ. Ежели флотъ въ Босфоръ пойдетъ то ты можешъ быть увѣренъ что и Ваня твой будетъ въ Экспедиціи участвовать, но ежели не пойдетъ то останется сидѣть у моря какъ и мы всѣ, да ждать погоды! Отпустить же его къ тебѣ нельзя, потому что имѣю повеленію офицеровъ Черноморскаго флота впредь до повеленія въ отпуски неувольнять!—а какъ неизвѣстно чѣмъ еще дѣла съ Франціею и Мегметомъ-Али кончатся, то на нынѣшнѣе отпускное время вѣроятно повеленія ине будетъ.

J Know as well as you do that Zavin is a cardplayer, but I do not think that he ever will play with his officers? He is too wise for that; and if he does not play with those under his

command, he will never show them a bad exemple. The *Endymion* was lately at Venice and had the fortune of seeing Елену Павловну with her daughters and suit on board.

The captain dined that day with Her Highness and She was pleased to make a present of 1.000 francs to the ship's company.

Тороплюсь въ Адмиралтѣйство! будь здоровъ и веселъ.— Да къ тому же и почта сей часъ отходитъ. Къ 30-му числу готовится у насъ спускъ Корабля 84 пу. *Уріилъ* и фрегата 60-ти пушечнаго *Мисемврія*, къ 10-му же Ноября спустится еще бригъ *Неаркъ*, и тѣмъ балъ на сей годъ въ Адмиралтѣйствѣ кончится.

Мегметъ-Али много намъ помѣшалъ да и теперь мѣшаетъ потому что невольнымъ образомъ всѣхъ людей держишъ въ Севастополѣ а здѣсь для Адмиралтѣйскихъ работъ, валовыхъ отъ того и неимѣется, слѣдовательно и работы идутъ медленно.

58.

Николаевъ 29 Апрѣля 1841.

. . . . . .

. . . Ваня твой отправится къ Абхазскимъ берегамъ на дняхъ на прекрасномъ бригѣ *Ѳемистоклъ*, накоторомъ въ будущемъ году можетъ быть пойдетъ за границу еще разъ, но до этаго еще далеко! Мало ли что можетъ случиться. *Эндиміона* смѣнитъ корветъ *Пиладъ* на которомъ служитъ второй сынъ общаго нашего пріятеля Семена Унковскаго, Петруша! Ты спрашиваешъ былъ ли я въ Севастополѣ при спускѣ фрегата *Сизополь*?—Былъ и съ удовольствіемъ долженъ сказать тебѣ что лучшаго фрегата невидывалъ да и видѣть невозможно! Онъ построенъ по плану Американскаго знаменитаго фрегата *Президента*. Новаго унасъ особеннаго ничего нѣтъ, кромѣ что день отъ дня все болѣе хлопотъ а на деньги по всеобщему въ прошломъ году неурожаю скупятся! Несмотря однакожъ на это, работы наши продолжаются съ тою же

дѣятельностью и въ началѣ будущаго Іюня надѣюсь спустить 120-ти пушечный корабль *12-ть Апостоловъ* съ которымъ по имѣющемуся у тебя мидель-шпангоуту, ты нѣкоторымъ образомъ уже знакомъ; а съ нимъ вмѣстѣ постараюсь столкнуть со стапелей: корветъ *Андромаху*, бомбардирское *Перунъ*, шкуну-бригъ *Вѣстникъ* и большаго размѣра транспортъ *Гагра*; но эти послѣдніе въ такомъ только случаѣ, ежели къ тому времѣни съ Колпинскаго завода подоспѣетъ обшивочная медь? Подъ словомъ *шкуна-бригъ*, ты можетъ быть несовсѣмъ понимаешь меня? Это суда особеннаго вооруженія которыя Англичанѣ и Американцы называютъ Hermophrodite Brigs т. е. Brig forward and Schooner aft, или яснѣе сказать фокъ-мачта вооружается какъ обыкновенно на всѣхъ square-rigged vessel, гротъ-мачта какъ на шкунѣ. Суда съ таковымъ вооруженіемъ ходятъ весьма хорошо и легко управляются съ малымъ числомъ людей.

59.

Николаевъ 13 Маія 1841.

. . . . . .

. . . Объ *Эндиміонѣ* я тебѣ писалъ—онъ живъ и здоровъ а на немъ и твой Митя. Смѣна ему отправится отсель Корветъ *Пиладъ* но неранѣе какъ въ исходѣ Іюня, слѣдовательно *Эндиміонъ* возвратится неранѣе какъ около начала Августа.

Особенныхъ Экспедицій въ нынѣшнемъ году непредвидится кромѣ развѣ перевозки войскъ для усмиренія Горцевъ которые повидимому на миролюбивое наше обращеніе съ ними и смотрѣть нехотятъ!—Станюковичъ надняхъ отправляется на станцію къ Черкезскимъ берегамъ гдѣ и проведетъ до наступленія зимы.

Устроеніе Адмиралтѣйства въ одномъ изъ портовъ на Абхазскомъ берегу началось тѣмъ что въ прошломъ году въ Цѣмесской бухтѣ положены мертвые Якоря для шести разной величины судовъ, но болѣе ничего не дѣлается по неассигнованію суммъ; а все вы виноваты господа помѣщики! вездѣ неурожай да и только! Что-то Богъ дастъ въ нынѣшнемъ

году? авось либо Матушка Россія поправится! Но когда-то мы опять увидимъ четверть ржаной муки здѣсь 6 р. 50 к. одному Богу извѣстно? а кажется какъ будто счастья этого никогда небудетъ! Теперь мука заготовляется у насъ слишкомъ по 20 рублей! а съ этимъ вмѣстѣ разумѣется и кораблестроеніе да и все прочѣе умѣрило шаги свои!

О судостроеніи здѣсь, я кажется писалъ тебѣ въ прошедшемъ письмѣ моемъ, но прошлогодній неурожай всему мѣшаетъ, что для отдаленнаго края нашего болѣе нежели кому другому чувствительно! береговый транспорты наши недошли, апотому неподвезли ни парусины, ни меди ни гвоздей.—*12-ть Апостоловъ* съ нетерпѣніемъ ожидаютъ подвоза разнаго рода вещей и матеріаловъ безъ которыхъ спустить его нельзя, а между тѣмъ время катитъ и неоглядывается! Прекраснѣйшій корабль этотъ долженъ спуститься неиначѣ какъ въ Іюлѣ!

Ты спрашиваешъ о пожалованной мнѣ арендѣ? Изволь разскажу тебѣ: я до 1-го Генваря сего года получалъ аренду въ 2000 р. серебромъ въ годъ срокъ которой долженъ кончиться въ будущемъ 1844—м. году,—теперь мнѣ прибавлено еще 1000 р., итого я получаю по $\frac{3}{т.}$, а съ 1844-го года продолжено еще на 12-ть лѣтъ: Царю спасибо за это! теперь покуда нивъчѣмъ не нуждаюсь и многихъ многихъ гораздо счастливѣе потому, что никому не долженъ! да я признаться сказать идолжать немогу, скорѣе откажу себѣ вовсемъ нежели займу копѣйку!

На счетъ перевода Исторіи Англійскаго флота твоимъ Ванею, позволь сказать тебѣ любѣзный другъ что ты испортилъ все дѣло! между нами сказать, Логинъ Ивановичь [1]) давно отжилъ свой вѣкъ, и мнѣ крайнѣ не хотѣлось чтобы переводъ этотъ попалъ въ ученый его комитетъ! онъ самъ ничѣмъ незанимается, а обыкновенно передаетъ поправлять людямъ вовсе морского дѣла незнающимъ, и чрезъто всякій хорошій переводъ искажается и издается совершенная галиматья! Но

[1]) Логинъ Ивановичъ Голенищевъ-Кутузовъ — предсѣдатель Морского Ученаго Комитета.

Прим. Ред.

теперь коль скоро ты писалъ Кутузову, то мнѣ ничего болѣе неостается какъ пустить этотъ переводъ въ его руки, а иначѣ онъ будетъ на меня очень недоволенъ! мнѣ хотѣлось это сдѣлать такъ, чтобы справясь въ разныхъ типографіяхъ чего напечатаніе будетъ стоить, испросить нато сумму и поручить какъ корректуру такъ и самое изданіе ему же Ванѣ! Тысячи три положилъ бы онъ въ карманъ какъ бѣлую деньгу на черный день!! и изданіе вышло бы прекрасное—безошибочное. Теперь ужъ этого сдѣлать нельзя.

60.

Николаевъ 11-го Ноября 1841.

Давно бы слѣдовало отвѣчать мнѣ на письмо твое любѣзный другъ Алексей Антиповичь отъ 27-го Сентября которое ты написалъ по возвращеніи отъ насъ въ Смилово; но сънетерпеніемъ все поджидалъ прибытія въ Севастополь брига *Эндиміонъ*, который наконѣцъ пришелъ 3-го сего Ноября благополучно. Карантинъ его продолжится до 21-го числа. Ваня твой отличился на вооруженномъ барказѣ при переходѣ войскъ отъ Адлера вдоль берега до Сочи, гдѣ пострѣляли порядочно и еслибы не самое дружное участіе со флота, то армѣйцы ничего несдѣлали! много сказано—и какъ будто хвастовство, а совершенная правда.—Ваня вѣроятно опишетъ тебѣ все подробно. Онъ представленъ къ Станиславу 3-ей степени. У насъ начинаютъ здѣсь маленькіе морозы, но навигація еще продолжается. Корабль *Уріилъ* и фрегатъ *Мисеморія* давно какъ въ Севастополѣ, но *12-ть Апостоловъ* остается зимовать въ Николаевѣ почти совершенно готовый—ежели удастся то перетащу его на зимовку въ Спасскъ а оттуда онъ тронется къ Очакову сраннею весною!

61.

Николаевъ 18-го Ноября 1841.

. . . . . .

Въ письмѣ отъ 27-го Октября ты сожалѣешъ что не успѣлъ записать какія именно суда строятся въ Николаевѣ? Въ этомъ

могу удовлѣтворить твое желаніе. Спущенные въ нынѣшнемъ году корабли 84-пуш. *Селафаилъ* и *Уріилъ*, фрегатъ *Мисемврія* и бригъ *Неаркъ*, отдѣлки по всѣмъ частямъ совершенно окончены и отправились на настоящую службу въ Севастополь, гдѣ орудія на нихъ уже поставлены; остальные спущены въ этомъ же году 120 пуш. корабль *12-ть Апостоловъ* почти внутри оконченъ, но несовсѣмъ. За такимъ огромнымъ кораблемъ и работы и хлопотъ очень много, но несмотря нато что въпрошедшемъ мѣсяцѣ подняты были на немъ бомъ-брамъ-реи въ совершенномъ порядкѣ, онъ еще несовсѣмъ готовъ по внутреннему устройству! Котораго какъ и обыкновенно бываетъ при отдѣлкѣ таковыхъ чудовищъ: «Чѣмъ дальше въ лѣсъ, тѣмъ больше дровъ». Время здѣсь стоитъ еще довольно благопріятное (градуса два или три тепла) и я очень хлопочу что бы провести его къ Спасскому и оставить его зимовать тамъ съ тѣмъ, чтобы раннею весною онъ могъ тронуться къ Очакову а оттуда недалеко и до Севастополя. Корветъ *Андромаха* и шкуна—бригъ (Hermophrodite Brig) *Вѣстникъ* тоже спущены въ нынѣшнемъ году: первый почти готовъ и отправится съ раннею весною, а второй неранѣе половины лѣта. На стапеляхъ находятся корабли *Варна* и *Ягудіилъ*,—первый съ Божіею помощію спустится въ будущемъ Маіѣ, а второй къ осени. Строятся еще 60 пуш. фрегатъ *Мидія* и 44-хъ *Кагулъ*, оба они не будутъ готовы къ спуску ранѣе какъ осенью же. Кромѣ ихъ строятся еще бригъ *Энеи*, бомбардирское *Перунъ*, два парохода въ 120 и 80 силъ и лоцманская шкуна *Алупка*. *Энеи* и *Перунъ* спустятся неранѣе Іюня, а пароходъ въ 80 силъ *Молнія* и шкуна *Алупка*, надѣюсь въ Маіѣ. Пароходъ въ 120 силъ готовъ будетъ къ спуску неранѣе осени и имяни ему еще недано. Спущенъ еще въ нынѣшнемъ году транспортъ *Гагра* который отдѣлывается, но уйдетъ неранѣе будущей осени. На мѣстѣ гдѣ спущенъ былъ *12-ть Апостоловъ*, заложенъ тогда же 84 пуш. корабль *Храбрый*, но работа идетъ тихо по неимѣнію рукъ и денегъ на наемъ вольныхъ плотниковъ! На мѣстѣ гдѣ спущенъ корветъ *Андромаха* заложенъ теперь такой же корветъ *Калипсо*. На мѣстѣ гдѣ спущенъ былъ

транспортъ *Гагра* заложенъ транспортъ въ 650 тоновъ которому имяни еще недано. Въ Севастополѣ 2-го Ноября спущенъ корветъ *Менелай* и вмѣсто его заложенъ транспортъ въ 650 же тонновъ по тому же чертежу какой заложенъ здѣсь. Строится тамъ 60-пуш. фрегатъ *Коварна* шпангоуты коего почти набраны и транспортъ шкуна-бригъ въ 250 тоновъ *Сухумъ-Кале* который готовъ будетъ къ спуску мѣсяца черезъ три. Кромѣ сего спущено еще здѣсь 5-ть канонирскихъ лодокъ для Дуная и нѣсколько ботовъ и баржъ для портоваго употребленія. Вотъ тебѣ всѣ наши новости по Адмиралтѣйству и кажется ничего незабылъ. *Эндиміонъ* освободится изъ карантина черезъ три дня, т. е. 21-го числа. О поѣздкѣ нашей ничего достовѣрнаго сказать тебѣ немогу, но вовсякомъ случаѣ ежели и пущусь въ Петербургъ то едва ли можно будетъ ѣхать съ нашею ватагою мимо тебя. Великъ очень крюкъ! Ежели рѣшусь то неранѣе какъ весною и слѣдовательно будетъ еще время писать къ тебѣ.—

. . . . . .

62.

Николаевъ 26 Декабря 1841.

Отвѣчаю на письмо твое любѣзный другъ Алексей Антиповичь отъ 28-го прошедшаго Ноября и кстати могу сообщить тебѣ семѣйную радость нашу, что 10-го числа текущаго мѣсяца Богъ благословилъ насъ рожденіемъ сына Николая котораго и рѣкомендую тебѣ какъ старому и почтенному другу моему, какъ Богъ дастъ подрастетъ то просимъ любить и жаловать. Катинька благодаря Всевышнему совсѣмъ уже поправилась и приходитъ раздѣлять съ нами семѣйную нашу трапезу по прежнему.—

. . . . . .

Ты я думаю слышалъ о прибытіи въ Кронштатъ предъ самыми заморозками (кажется 29-го Октября) парохода въ 600 силъ *Камчатки*, изъ Соединенныхъ Штатовъ, гдѣ онъ

и строился. Стоитъ онъ по слухамъ 2.720.000! Но кажется не соотвѣтствуетъ ни цѣнѣ ни ожиданіямъ! Очень жаль ежели послѣднѣе это извѣстіе справедливо. За эту цѣну можно бы имѣть два пребольшихъ линѣйныхъ корабля! Но кто же никогда неошибался въ разсчетахъ? Одно только мнѣ неправится, что при такой огромной суммѣ пожалели наборъ его сдѣлать изъ живаго дуба (live oak) который служитъ 50 лѣтъ и болѣе, а рѣшились сдѣлать оный изъ такъ называемаго white oak качествомъ своимъ нисколько нелучше нашего Казанскаго. Тысячъ сто или полторасто прикинуть не мѣшало бы, зато имѣли бы судно долговѣчное накоторомъ можно бы было два или три раза перемѣнить машину въ продолженіи службы его. Вообще нерасчетъ былъ заказывать пароходъ въ Америки, гдѣ подобной величины *морскаго парохода* никогда еще нестроили. Слѣдовательно учились на наши деньги. Подобной величины пароходъ въ Англіи совсѣми послѣдними улучшеніями стоилъ бы около 65.000 фунтовъ или 1.410.000 рублей на ассигнаціи, значитъ почти въ половину, а результатъ былъ бы гораздо вѣрнѣе. Ты опять спрашиваешь кое что о работахъ нашихъ, но ты такъ недавно самъ былъ здѣсь, что большой перемѣны ибыть не можетъ. Фонтанъ о которомъ спрашиваешь въ Адмиралтѣйствѣ оконченъ, стѣна, сколько предполагалось сдѣлать тоже кончена. Новыя ворота отворены, но только въ нихъ ходить еще непускаю, а надѣюсь что можно будетъ недѣли черезъ три, когда шоссе съ улицы соединится со спускомъ подъ гору въ самомъ Адмиралтѣйствѣ. Вдоль стены по наружную сторону все спланировано и сдѣланъ тротуаръ для пешеходцевъ нѣсколько противъ самой улицы возвышенный ограничивающійся на ребро тесанымъ камнемъ. Тротуаръ шириною 9-ть футъ, вдругъ всего сдѣлать нельзя, а понемножку идѣтъ да идѣтъ. Вода въ Севастополѣ еще недоведена, но непремѣнно будетъ доведена къ будущему Іюлю, потому что работы уже немного остается; зато довольно много сдѣлано по Мортонову Элингу. Два магазина которые ты видѣлъ совсѣмъ окончены и слѣдующіе два тоже начаты и своды нижнихъ подваловъ почти окончены. Надѣюсь что къ Августу будетъ у насъ 4 мага-

зина въ которые можно уже класть провизію, и сухопут. провіантъ,—тогда гораздо менѣе будетъ траты!

. . . . . .

P. S. Къ Сдѣланнымъ уже непомѣрнымъ расходамъ на пароходъ *Камчатку* должны будутъ присоединиться Еще издѣржки на Содержаніе, вътеченіе всей Зимы, Команды Его, и потомъ отправить ЕЕ на нашъ же счетъ въ Соединенные Штаты; сколько ихъ всѣхъ незнаю, но Судя по величинѣ Судна и вооруженію подобному Фрегатскому надобно полагать что 100 или 150 человѣкъ! До 3-хъ милліоновъ не много не хватитъ!

63.

Николаевъ 13 Генваря 1842.

Получилъ я письмо твое любѣзный другъ Алексей Антиповичь отъ 21-го прошедшаго Декабря.

.... Незнаю застанетъ ли это письмо тебя въ Смиловѣ такъ какъ ты располагалъ въ этомъ мѣсяцѣ ѣхать Петербургъ; но вовсякомъ случаѣ, вспомнивъ, что я обѣщалъ послать тебѣ образцы парусныхъ полотенъ,—на сей же тяжелой почтѣ посылаю ихъ. Знакомый твой Ал. П. Краевскій усмотритъ изъ нихъ, что принятся за снабженіе нашего флота подобною парусиною несовсѣмъ то легко! Вопервыхъ потому, что теперешняя улучшенная парусина (каковы и самые образцы) ткутся изъ льна а не изъ пенки, потому что парусина изъ льна ежели и некрѣпчѣ пеньковой, то она мягчѣ и удобнѣе для рукъ при пробратіи рифовъ или крѣпленію парусовъ въ холодную и мокрую погоду. Вовторыхъ первые шесть номеровъ имѣютъ въ основѣ двойныя нити, ширина парусины должна быть ровно 2 фута, кромѣ бѣлой и коечной, въ которыхъ незнаю почему допускается отступленіе; но для коечной есть причина потому что койка шьется ровно изъ двухъ полотенъ, и естьлибъ они были тоже по два фута, то неимѣла бы достаточной ширины. Въ третьихъ, парусина каждаго изъ номеровъ должна имѣть въ длинѣ

50-ти аршинъ и ширинѣ 2-хъ футъ, имянно столько то нитей и столько-то вѣсу, иначѣ она по Адмиралтѣйству непринимается. Ежели вспомнишъ прежнюю парусину и разсмотришъ хорошенько посылаемые образцы, то конечно удостовѣришся что эта часть много противу прежняго улучшилась—и долженъ тебѣ похвастаться, что по возвращеніи моемъ изъ Средиземнаго моря въ 1830 году, я былъ главнымъ виновникомъ этаго улучшенія, чрезъ настоятельное представленіе, что прежнѣе заготовленіе для флота парусины ни начто небыло похоже. Напримѣръ: въ наше время парусина извѣстна была только подъ 3-мя названіями: марсель-дукъ и брамсель-дукъ, и кливеръ-дукъ. И потому изъ марсель-дуку шили марсели какъ на корабли такъ и на брики ипр. ипр. Но это несообразно съ здравымъ разсудкомъ. Такъ какъ корабельный марсель по обширной площади своей чтобы противустоять тому же вѣтру требуетъ нетолько противу бригскаго марселя, но противу фрегатскаго парусину гораздо крѣпчайшей. Апотому марсели нынѣ на корабли шьются изъ № 2-го тогда какъ на фрегаты они дѣлаются изъ 3-го а на корветы и бриги изъ № 4-го. Такимъ точно образомъ расположены номера и на остальные паруса разнаго ранга судовъ. У англичанъ и въ наше время парусина была изъ 6-ти номеровъ, но теперь изъ 8-ми. Бѣлая же парусина предназначается для тентовъ, виндъ-зѣилей, Адмиральскихъ и капитанскихъ катеровъ ипр. ипр.

Кромѣ всѣхъ этихъ подробностей еслибы Ал. П. Краевскій и нашелся изыскать средства и собственную выгоду поставлять подобную парусину, ему придется обезпечить поставку залогами, то пусть подумаетъ преждѣ нежели рѣшится.

64.

Николаевъ 8 Апрѣля 1842.

Письмо твое отъ 21-го Марта любѣзный другъ Алексей Антиповичь получилъ и благодарю тебя за любопытныя петербургскія новости. Чернышева я ѣду встрѣтить завтра въ

Одессу а оттуда пойду на пароходѣ же въ Севастополь. Унасъ тамъ завѣлись разныя исторіи съ сухопутными, и чтобъ они не напѣли ему чего нибудь безъ меня, то считаю нужнымъ предупредить всѣ эти толки.—Пословица есть, что «отъ жиру собака бѣсится», такъ точно и сухопутные наши товарищи,—слишкомъ много было снисхожденія при началѣ, а теперь отъ этаго самаго, требованія ихъ болѣе и болѣе увеличиваются. Выдумали наконецъ нисъчѣмъ несообразную ложь что будто бы морское начальство иначѣ недозволяетъ солдатамъ брать воду какъ за деньги! Я приказалъ вывести эту штуку наружу и оказалась что это была пасквильная выдумка и зато имъ намылили голову порядкомъ,—теперь они опять силятся доказать что у нихъ воды нѣтъ и настаиваютъ чтобы имъ отдали обработанные 41-мъ Экипажемъ огороды гдѣ находится вода для нихъ необходимая! но я низачто небуду согласенъ на это и готовъ какъ говорится, до зарѣза! разсужденіе петербургскихъ общихъ знакомцевъ нашихъ хороши можетъ быть собственно для ихъ самихъ. Они любятъ учить и совѣтовать, а сами нерѣшились бы просить чего нибудь собственно для себя. Да и можно всякому вообразить себѣ легко-ли сдѣлать это! Я знаю по крайней мѣрѣ что у меня духу на это нестанетъ, и недумаю чтобы проигралъ когда нибудь отъ излишней этой скромности.

65.

Николаевъ 18 Сентября 1842.

Письмо твое любѣзнѣйшій и почтеннѣйшій другъ Алексей Антиповичъ отъ 14-го Августа я имѣлъ удовольствіе получить по возвращеніи моемъ изъ Севастополя послѣ пробы знаменитаго корабля *12-ть апостоловъ* въ морѣ.

. . . . . .

Пребываніе мое въ Петербургѣ по случаю знаменитыхъ Гостей и ежедневныхъ увеселеній (невзирая на самую дурную

и дождливую погоду) несоотвѣтствовало тѣмъ ожиданіямъ съ которыми я туда ѣхалъ. Государь во все время былъ очень занятъ и сурьозно говорить о дѣлѣ, случилось мнѣ только два раза, ито неболѣе какъ каждый разъ $^1/_4$ часа времени.

Во многомъ однакожъ успѣлъ, а вѣдвое того болѣе осталось безъ успѣха по невозможности удѣлить суммъ. Цыфры эти нынѣ играютъ важную роль, т. е. просто безъ нихъ ничего недѣлается. Собственно ко мнѣ Государь былъ очень благосклоненъ и милостивъ; пожаловалъ мнѣ бриліантовые знаки, обѣщалъ непремѣнно пріѣхать въ Николаевъ и Севастополь въ будущемъ году и лично осмотрѣть наши недостатки. Этого уже много, потому что пріѣздъ Его стоитъ болѣе нежели тысячи представленій которыя мы пишемъ и повторяемъ безъ всякаго толку.

Путешествіе наше изъ Петербурга обошлось безъ всякихъ непріятныхъ приключеній и продолжалось, судя по ватагѣ съ которою я ѣхалъ, недолго. Выѣхали мы 30-го Іюля, а сюда прибыли 11-го Августа. Признаться тебѣ сказать, что я сильно налягалъ чтобъ ѣхать безостановочно. Ночевали два раза, пробыли сутки въ Кіевѣ и всѣ заняли здѣсь свои мѣста какъ будто ни вычѣмъ небывало, съ тою только разницею что поѣхали съ полными карманами, а возвратились съ пустыми. Но это небѣда, благодарю Бога что мы всѣ здоровы. Пріѣхали сюда, чрезъ два дня отправился я въ Севастополь— гдѣ пробылъ около 3-хъ недѣль. Корабль *12 Апостоловъ* оказался вовсѣхъ отношеніяхъ превосходнымъ какъ въходу такъ и прочихъ морскихъ качествахъ, трудно вообразить себѣ что либо превосходнѣе въ морской Архитектурѣ, но я замолчу, а иначѣ ты подумаешъ что я хвастую. Пріѣзжай-ка самъ и удостовѣрься правду-ли я говорю?

Ваня твой въ Константинополѣ, и я надѣюсь что онъ продолжаетъ переводъ свой The Naval History на отпечатаніе перваго его перевода сумма ассигнована, но я остановилъ оное до его возвращенія, съ тѣмъ чтобы онъ самъ держалъ корректуру, а иначѣ перевруть безъ всякаго милосердія. Жалкая будара накоторую попалъ твой Митя по имяни *Нырокъ*, есть одинъ изъ прекраснѣйшихъ военныхъ тендеровъ

какія существуютъ въ Англійскомъ флотѣ и построенъ по извѣстному тендеру *Dove*, который коль скоро управляется хорошо, то и ходитъ превосходно. Winter Season in a Small craft, makes good seamen a good officers а потому и Мити твоему безъ всякаго сомнѣнія принесло много пользы послѣ живописнаго путешествія его въ Грецію и Адріатическомъ морѣ, гдѣ со сладострастными итальянцами всякій изнѣжится. Коль скоро онъ возвратится, то отправлю его къ тебѣ въ Смилово.

66.

Николаевъ 1-го Декабря 1842.
пол. 18 декабря.

Отвѣчаю на два письма твои любѣзный другъ Алексей Антиповичь отъ 10-го Октября и 3-го Ноября, послѣднѣе изъ коихъ получилъ надняхъ. У васъ, по словамъ твоимъ, какіе то слухи что будто бы Государь здѣсь нами недоволенъ за большія издѣржки по Севастополю. До меня ничего подобнаго не доходило: а ежели и есть что нибудь похожѣе на это, то вѣроятно по инженерной части, этимъ молодцамъ сколько денегъ ни давай, все мало, да хоть бы сдѣлали что нибудь хорошѣе, а итого нѣтъ—все криво—все непрочно.

. . . . . .

Гору подъ новое Адмиралтѣйство въ Севастополѣ, Высочайше разрѣшено срыть съподряда, и для сего на первый годъ $\frac{600}{т.}$ ассигнаціями уже ассигнованы и получены. Вызовы желающихъ давно уже публикованы въ Газѣтахъ и въ будущемъ Генварѣ явятся они на торги или пришлютъ запечатанныя прошенія которыя должны распечататься по окончаніи переторжки въ числѣ охотниковъ на огромное это предпріятіе есть кажется одинъ изъ вашихъ Смоленскихъ. Фамиліи теперь хорошенько непripомню, но нѣсколько разъ видѣлъ его въ Петербургѣ, и онъ былъ у меня здѣсь съ рекомендательнымъ письмомъ отъ Швыковскаго. Онъ производитъ кажется работу по Исаакіевскому собору и форту въ

Кронштатѣ. Смѣта, срытію горы распредѣлена на 5-ть лѣтъ слѣдовательно ежели подрядчики не уступятъ, то работа эта будетъ стоить три милліона рублей ассигнаціями. Кромѣ этого, будучи въ Петербургѣ я успѣлъ выхлопотать 1 милл. рублей на разныя постройки по Севастополю и Николаеву въ которыхъ у насъ крайній недостатокъ какъ-то: въ Казармахъ, Госпитали, Сухарномъ и Канатномъ заводахъ магазинахъ ипр. ипр. ипр. Царю завсе это спасибо, но надѣюсь что когда будетъ здѣсь (чего непремѣнно ожидаю въ 1843 году) то разсмотрѣвъ недостатки наши, еще прибавитъ. Изъ числа пяти магазиновъ въ Севастополѣ, четыре и набережная около нихъ совершенно окончены и провіантъ и морская провизія въ нихъ уложены; подъ остальной фундаментъ оканчивается и магазинъ будетъ построенъ къ Августу. Церковь *Петро-Павловская* снаружи почти окончена, куполъ и крестъ поставлены на мѣсто; въ будущемъ лѣтѣ надѣемся освятить ее. Смотритъ чрезвычайно хорошо. Предположено еще построить храмъ во имя Св. Владиміра неподалеку отъ Библіотеки на самой возвышенности и деньги на него до $\frac{350}{т.}$ ассиг. лежатъ въ Одесскомъ коммерческомъ банкѣ; это тѣ самыя деньги которыя собраны подпискою на памятникъ Св. Владиміру предположенный было воздвигнуть на развалинахъ Херсонеса, гдѣ по преданію онъ принялъ святое крещеніе и какой же можетъ быть приличнѣе Памятникъ Святому, какъ не храмъ во имя его?

Бумага вся и пора сказать тебѣ прощай да къ тому же скоро полночь и спать пора. Чернышевъ, кромѣ смѣны Головина, кажется большаго толку на Кавказѣ несдѣлалъ да и пробылъ онъ тамъ слишкомъ короткое время. Послѣ неудачи Граббе, горцы около Дагестана, кажется очень приободрились.

67.

Николаевъ 13-го февраля 1843.

. . . . . .

Петро-Павловскую церковь надѣемся освятить въ нынѣшнемъ году. Торги на срытіе мыса подъ Новое Адмиралтѣй-

ство кончены и огромная эта операція осталась за отставнымъ подпоручикомъ Артиллеріи Гутцакомъ выпросившимъ при представленныхъ благонадѣжныхъ залогахъ на 6-ти лѣтнѣе время, меньшую противу прочихъ торговавшихся цѣну 1.018.000 р. серебромъ. Ассигновано же было 1.035.000 руб. Гутцакъ показался мнѣ человѣкомъ толковымъ лѣтъ подъ 50-тъ, но каково онъ исполнитъ принимаемую насебя обязанность, незнаю блеснула покрайней мѣрѣ надѣжда, что Новое Адмиралтѣйство будетъ. Храмъ Св. Владиміру, надѣюсь что въ нынѣшнемъ году начнется, ежели только сладимъ съ сноскою домовъ которые мѣшаютъ этой постройки, оцѣнка уже сдѣлана, но хозяева несовсѣмъ довольны и дорожатся безъ всякой совѣсти несмотря что это дѣлается для цѣркви. Разрѣшено также строить домъ благороднаго собранія или лучше сказать военный клубъ натомъ мѣстѣ гдѣ ежели помнишъ, была при тебѣ гаубтвахта вблизи Екатерининской пристани и дворца ея. Объ этомъ я много хлопоталъ въ Петербургѣ и насилу удалось. Зданіе по моему мнѣнію необходимое въ такомъ военномъ городѣ каковъ Севастополь или Кронштатъ, а то невольнымъ образомъ офицеры скитаются по гнуснымъ трахтирамъ и никто ихъ невидитъ. Въ нынѣшнемъ же году заложилъ другую 3-хъ этажную казарму подобную той которая уже выстроена и тогда въ помѣщеніяхъ для матрозъ поправимся. Весело даже и писать объ этомъ.

. . . . . .

PS. Въ нынѣшнемъ году спустилъ здѣсь 84-хъ пушечный корабль *Ягудіилъ*, 60-пуш. фрегатъ *Мидія*, 44-пуш. фрегатъ *Кагулъ*, пароходъ въ 120 силъ *Грозный*, транспортъ въ 600 тоновъ *Грозный* и еще коекакую мѣлочь о которой при гигантахъ этихъ и упоминать нечего.

68.

Николаевъ 2-го Октября 1843.

Послѣднія три нѣдели я очень былъ занятъ съ неожиданнымъ гостемъ — Княземъ Меншиковымъ пріѣхавшимъ сюда прямо изъ Берлина, гдѣ онъ оставилъ Государя досматривать

маневры, были сънимъ въ Севастополѣ, на южномъ берегу, въ Николаевѣ онъ видѣлъ такой спускъ судовъ какого вѣрно въ жизнь свою никогда невидывалъ и надобно жалеть только что Государь не посѣтилъ насъ въ нынѣшнемъ году, а то былъ бы очень доволенъ. На будущій годъ ежели и пріѣдетъ то показать ужъ будетъ почти нечего. Спущены были со стапелей 84-хъ корабль *Ягудиилъ*, 60-пуш. фрегатъ *Мидія*, 44-пуш. фрегатъ *Кагулъ*; пароходъ въ 120 силъ *Грозный* и транспортъ въ 600 тоновъ *Ріонъ*, — *Мидія* и *Ріонъ* спущены были вмѣстѣ, послѣ ихъ *Кагулъ*, потомъ *Ягудиилъ* и наконѣцъ *Грозный*—такъ стояли они по порядку. Ваня твой дня три только что вышелъ изъ карантина и живетъ теперь у насъ, подалъ прошеніе въ отпускъ и думаетъ возвратиться къ 1-му Генваря, когда станки въ Депо освободятся отъ множества заказанныхъ для интенданства и штаба работъ. Я совѣтывалъ ему лучше печатать переводъ свой здѣсь и непремѣнно держать корректуру самому, а иначѣ множество будетъ ошибокъ и весь трудъ его пропадетъ даромъ, ѣхать же ему для этого въ Петербургъ и тамъ проживать, кажется по моему неудобно.

. . . . . .

69.

Николаевъ 23 Ноября 1843.

Душевно благодаренъ тебѣ любѣзный другъ Алексѣй Антиповичъ за искреннѣе поздравленіе твое съ производствомъ, котораго признаюсь тебѣ, имѣя въ виду трехъ стариковъ выше себя по списку, я никакъ не ожидалъ, да и ожидать не могъ. Не менѣе того оно случилось и я приписываю оное ничѣму другому какъ сильной рекомендаціи Князя при свиданіи его съ Государемъ въ Кіевѣ, послѣ всего того что онъ видѣлъ въ Николаевѣ и Севастополѣ, гдѣ какъ кажется мнѣ, онъ нашелъ все свыше своего ожиданія. Его поразилъ спускъ вдругъ пяти военныхъ судовъ впритомъ такихъ судовъ, какихъ лучше небываетъ. Онъ осматривалъ флотъ на якорѣ и

потомъ видѣлъ его въ морѣ. Какъ бы то ни было, но спасибо ему, и я думаю даже не я ли вытащилъ въ Адмиралы ежели не всѣхъ трѣхъ, то покрайней мѣрѣ двухъ стоявшихъ по старшинству выше меня, ибо производство вдругъ четырехъ Адмираловъ, дѣло унасъ еще неслыханное притомъ же, сколько я могъ замѣтить изъ разговоровъ Князя, то онъ къ Рикорду и Колзакову не совсѣмъ то расположенъ и отзывы его о нихъ не очень лестны. Скажи пожалуста Вани своему спасибо отъ меня, за поздравленіе которое онъ мнѣ прислалъ вмѣстѣ съ письмомъ твоимъ.

. . . . . .

Окончаніе слѣдуетъ.

Рет 4.

ИЗЪ ПРОШЛАГО ТОРГОВАГО ФЛОТА.

(Очерки и воспоминанія).

(Окончаніе).

X

Херсонскій морской портъ.

Бывали-ли вы въ низовьяхъ Днѣпра, въ достопамятныхъ гнѣздахъ Запорожской Сѣчи? Этотъ край тянется отъ Днѣпровскихъ пороговъ къ Черному морю, точнѣе къ Днѣпровскому лиману, и на всемъ своемъ протяженіи представляетъ цвѣтущую картину достатка и сельско-хозяйственнаго благополучія.

Этотъ край—житница Новороссіи. Привольно раскинулись здѣсь черноземныя поля, сады, виноградники. Край этотъ живетъ полной сельско-хозяйственной жизнью, обильные урожаи пшеницы здѣсь командуютъ положеніемъ и доставляютъ безчисленные грузы Днѣпровскому судоходству.

Здѣсь нѣтъ на рѣкѣ особаго оживленія, движенія судовъ, суеты. Здѣсь все тихо, на Днѣпровскихъ пристаняхъ малолюдно. Но вся жизнь края сосредоточивается въ глубинѣ степей, въ крестьянскихъ хозяйствахъ, въ экономіяхъ гдѣ выковывается богатство страны: зерновой хлѣбъ, идущій отсюда по всему югу и вывозимый черезъ Херсонъ за границу.

Низовое Приднѣпровье охватываетъ самыя хлѣбородныя губерніи: Екатеринославскую, Херсонскую, Таврическую съ образцово-поставленными хозяйствами, съ большими нѣмецкими колоніями. Вывозъ зерна отсюда составляетъ 40 милліоновъ пудовъ.

Сельско-хозяйственные грузы, стягиваясь къ мѣстнымъ пристанямъ, питаютъ Днѣпровскій флотъ. Здѣсь нѣтъ пассажирскаго движенія какъ на Волгѣ и на Среднемъ Днѣпрѣ у Кіева, здѣсь главнымъ образомъ совершается движеніе рабочихъ каравановъ, везущихъ зерно: тяжелыя грузовыя баржи, наполненныя пшеницей, плывутъ буксируемыя пароходами, къ Херсону. Въ прежніе годы Днѣпровскій хлѣбъ поступалъ въ Одессу. Буксировка производилась изъ устьевъ Днѣпра въ Одесскую гавань, что при бурномъ состояніи моря въ осенній періодъ сопряжено было съ большими трудностями и опасностью для хлѣбныхъ каравановъ. Часть хлѣба шла съ Днѣпра въ Николаевъ, гдѣ поступала на иностранные пароходы. Херсонъ много терялъ на отсутствіи у себя хлѣбнаго вывоза и всѣ старанія города были направлены къ тому чтобы выхлопотать устройство у его береговъ настоящаго морского порта.

Дѣло это подвигалось впередъ довольно туго и понадобилось много лѣтъ, чтобы мечты Херсона осуществились. Суть въ томъ, что нижнее теченіе Днѣпра изобилуетъ песчаными отмелями, глубокіе ходы въ рѣкѣ быстро заносятся пескомъ, и нужны большія работы, чтобы добиться возможности подхода къ берегамъ Херсона большихъ морскихъ пароходовъ.

Но, наконецъ, и это событіе совершилось въ 1901 году. Херсонскій морской портъ обязанъ своимъ осуществленіемъ энергіи В. В. Надпорожскаго, производившаго гидротехническія выправительныя работы въ устьяхъ Днѣпра съ 1896 г. Продолжателемъ его дѣла былъ инженеръ П. И. Вознесенскій.

Проложенный путемъ настойчивыхъ работъ новый морской каналъ въ рукавѣ «Рвачъ», ведущемъ отъ моря къ Херсону, гарантировалъ глубокій ходъ судамъ (въ 20 футъ).

Первымъ морскимъ пароходомъ, прибывшимъ по морскому каналу въ Херсонъ, былъ въ 1901 году наливной (нефтевозный) пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли «Лучъ», доставившій керосинъ изъ Батума въ появившіеся на Херсонскомъ берегу нефтяные резервуары. За этимъ пароходомъ двинулись въ Днѣпръ другіе морскіе пароходы, составляя своимъ появленіемъ на Днѣпръ невиданное диковинное

зрѣлище. Въ томъ же 1901 году впервые посѣтила Херсонскій рейдъ часть практической эскадры Чернаго моря.

Кто видѣлъ раньше скромную Херсонскую гавань-убѣжище невзрачныхъ парусниковъ и каботажеиъ—не вѣрилъ своимъ глазамъ: до чего эффектна и грандіозна была происшедшая перемѣна. Крупные морскіе пароходы, прибывавшіе въ Херсонъ изъ разныхъ портовъ Западной Европы, стояли стройной вереницей на рѣкѣ противъ городского берега. Мимо этихъ великановъ сновали маленькіе рѣчные пароходики и баржи Днѣпровскаго хозяйственнаго флота, выполнявшіе скромную миссію внутреннихъ рѣчныхъ сообщеній. Значеніе Херсона съ каждымъ годомъ стало возрастать и онъ становился дѣятельнымъ и опаснымъ конкурентомъ Одессы, такъ какъ Днѣпровскій хлѣбъ переставалъ уже питать Одесскій вывозъ: экспортныя операціи мѣстнаго раіона сосредоточивались въ Херсонѣ.

XI

На нижнемъ Днѣпрѣ.

Значеніе Херсона держалось не на одномъ зерновомъ экспортѣ. Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, по Днѣпру въ былые годы сплавлялось въ Херсонъ много лѣса, идущаго изъ Полѣсья. Пользуясь весеннимъ половодьемъ рѣки, лѣсные грузы Полѣсья переплавляются черезъ Днѣпровскіе пороги. Четверть вѣка назадъ сплавъ лѣса сталъ уменьшаться и въ Херсонъ прибыло водой всего 1,000 плотовъ. Приходили еще баржи, нагруженныя смолой, дегтемъ и паклей. Конкуренція сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ сильно урѣзывала подходъ лѣсныхъ грузовъ къ Херсону, сила котораго какъ вывозного порта стала сосредоточиваться исключительно на хлѣбныхъ операціяхъ.

Нѣсколько словъ о морской работѣ на путяхъ къ Херсону.

Много разъ мнѣ приходилось плавать на линіи Одесса—Херсонъ—и эта линія въ сущности самая безпокойная и трудная для моряковъ, такъ какъ почти все время вы находитесь въ тѣснотѣ рѣки и среди явныхъ и тайныхъ опасностей. Прежде всего отходъ пароходовъ изъ Одессы происхо-

дитъ вечеромъ изъ достаточно тѣсной каботажной гавани при чемъ отходятъ сразу въ одинъ часъ всѣ пароходы Херсонской и Николаевской линіи. Извольте изворачиваться особенно осенью при дождѣ и вѣтрѣ, когда бокъ-о-бокъ съ вами стоятъ мелкія парусныя суда, груженныя баржи и проч. Впереди, три часа пути моремъ, иногда въ штормовую погоду. А пароходъ всегда густо нагруженъ до пресыщенія, потому что коммерческое движеніе въ Херсонъ и Николаевъ очень велико, а пароходы—небольшого тоннажа. Наконецъ Днѣпръ перегороженъ до устройства канала мелями и подводными косами. По рѣкѣ шныряютъ дубки и лодки. Глубокой ночью—остановка въ Очаковѣ на рейдѣ, куда подходитъ передаточный пароходъ, принимающій грузы для Очакова, а также почту и пассажировъ. Послѣ осторожнаго продвиженія въ рѣкѣ, при постоянномъ напряженномъ наблюденіи за всѣмъ,—рано утромъ прибываемъ въ Херсонъ совершенно измученными отъ ночныхъ тревогъ и усиленнаго дозора. У Херсонской пристани стоимъ до вечерняго отхода въ Одессу.

На Херсонской линіи въ теченіе долгихъ лѣтъ работали пароходы Русскаго Общества *Гр. Тотлебенъ* и *Суворовъ*. Первый пароходъ былъ стараго типа, не особенно удобнаго устройства, но весьма прочный и долговѣчный, второй—болѣе удобный, изящный, съ хорошими пассажирскими помѣщеніями. Командовалъ имъ маленькій ворчливый старичекъ Я. Ф. Марти, одинъ изъ піонеровъ морского дѣла на Черномъ морѣ. Несмотря на свои преклонные годы, онъ замѣчательно бодро и мужественно выносилъ трудности убійственной работы на Херсонской линіи и былъ зоркимъ стражемъ благополучія нашего плаванія. Ни безсонныя ночи, ни непогода не оказывали вліянія на этого мужественнаго, трудоспособнаго старика.

Надо замѣтить, что на Днѣпрѣ, отъ Херсона до Александровска, лежащаго въ преддверіи Днѣпровскихъ пороговъ, существовала еще своя дѣятельная линія пассажирскаго и грузового пароходства, обслуживавшая всѣ пристани Днѣпра: Каховку, Берславъ, Никополь и другія памятныя селенія

былого Запорожья. Я засталъ еще въ этихъ мѣстахъ въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія остатки Запорожской старины: маленькой церкви, училища, остатки запорожскихъ становищъ. Очень цѣнна была по своей старинѣ церковь въ Никополѣ—типичная, деревянная съ рѣшетчатыми оконцами, съ маленькими куполами, со старинной звонницей. Эта церковь была настоящимъ музеемъ Запорожской древности. Въ 90-хъ годахъ я уже не увидѣлъ этой церкви и на ея мѣстѣ выросла новая, новѣшей крупной постройки мало напоминавшая прежнюю. Прощай Запорожская старина! Памятники древняго Запорожья повсюду на Днѣпрѣ быстро исчезаютъ.

Замѣчательное впечатлѣніе производитъ на васъ поѣздка по Нижнему Днѣпру. Этихъ благословенныхъ мѣстъ вы долго не забудете. Вотъ именно край, гдѣ все обильемъ дышетъ! По берегамъ, уходя вдаль, золотятся на солнцѣ необозримыя поля пшеницы, на береговыхъ пригоркахъ, вскормленныя цвѣтущей сельско-хозяйственной промышленностью, большія зажиточныя села, деревни, богатыя колоніи. На пристаняхъ—неутомимая погрузка зерна и скота. Сюда ввозились при мнѣ цѣлые транспорты сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій съ заводовъ гор. Александровска, отличавшагося широкимъ производствомъ этихъ машинъ. Орудія примѣнялись не только въ экономіяхъ, но и въ крестьянскихъ хозяйствахъ, которыя въ урожайные годы сильно богатѣли. Очень богаты и здѣшнія колоніи, въ которыхъ кромѣ хлѣбнаго хозяйства укрѣпилось виноградарство. У нѣмцевъ Хортицы—высокіе хлѣбные амбары—цѣлые дворцы, свидѣтельствующіе о крупныхъ оборотахъ колонистовъ.

Да, процвѣталъ этотъ край на рѣдкость и накоплялъ богатства.

XII.

Плаваніе въ Персидскій заливъ.

Начало нынѣшняго столѣтія ознаменовано нѣкоторыми смѣлыми начинаніями въ области нашего мореходства и морской торговли.

Въ 1903 году была открыта большая русская морская линія изъ Одессы въ порты Персидскаго залива, составившая крупный шагъ Россіи не только коммерческаго, но политическаго значенія.

Дѣло сложилось и развилось такимъ образомъ. Персія нуждается въ нѣкоторыхъ предметахъ русскаго ввоза. Особенно тамъ находятъ сбытъ нашъ сахаръ, уголь, металлы, мануфактура. Въ то-же время она можетъ отпускать хлопокъ, шерсть, зерно, москательные товары и финики.

Идея морскихъ сообщеній съ Персіей зародилась въ 1900-хъ годахъ въ тогдашнемъ вѣдомствѣ мореплаванія, впослѣдствіи вошедшемъ въ составъ Министерства Торговли. Выполненіе этой задачи возложено было на Русское Общество Пароходства и Торговли, какъ предпріятіе обладающее большимъ числомъ морскихъ судовъ и могущее выполнить эту миссію.

Первымъ пароходомъ, который пошелъ въ порты Персидскаго залива, былъ пароходъ *Корниловъ* подъ командой Ф. Ф. Классинга, бывшаго командира одного изъ большихъ пароходовъ заграничной Александрійской линіи. *Корниловъ*, довольно старый пароходъ, былъ заново отремонтированъ. На немъ выѣхали въ Персію представители нашей торговли, имѣвшіе цѣлью ознакомить персидскіе рынки съ образцами нашихъ товаровъ и завязать постоянныя сношенія съ Персіей.

Я помню проводы *Корнилова* въ Одесской гавани. Отплытіе его явилось цѣлымъ событіемъ, такъ какъ по этому новому пути не плавалъ еще ни одинъ русскій пароходъ. *Корниловъ* шелъ черезъ Константинополь, Портъ-Саидъ и Суэцкій каналъ въ Джибути (портъ Абиссиніи), Аденъ, Маскатъ, затѣмъ въ Бендеръ-Аббасъ, Буширъ и Бассору, составляющую самый оживленный торговый пунктъ южной Персіи. Миссія *Корнилова* была чрезвычайно сложная и по новизнѣ дѣла— трудная.

Черезъ три мѣсяца пароходъ возратился въ Одессу побѣдителемъ: все намѣченное было выполнено и организовались періодическіе рейсы въ Персидскій заливъ, для которыхъ затѣмъ спеціально были построены прекрасные пароходы *Тигръ*

и *Евфратъ*. Строилъ ихъ нашъ Александро-Невскій заводъ въ Петроградѣ. Спускъ съ верфей этихъ пароходовъ явился торжествомъ, маленькимъ морскимъ праздникомъ.

Пароходъ, расцвѣченный флагами, стоялъ на Невѣ, привлекая общее вниманіе своимъ нарядным видомъ. На его освященіе съѣхались представители вѣдомства мореплаванія, торговаго флота, моряки, въ глазахъ которыхъ появленія этого парохода, да еще выстроеннаго на русскомъ заводѣ, явилось событіемъ.

Тогдашній представитель Правленія Русскаго Общества Пароходства (К. С. Старицкій, нынѣ покойный), которому принадлежалъ пароходъ, высказалъ въ своей рѣчи слѣдующее:

— Мы присутствуемъ при спускѣ русскаго парохода, предназначеннаго для линіи Персидскаго залива. То, что казалось нѣсколько времени назадъ неосуществимымъ вслѣдствіе безчисленныхъ трудностей—теперь совершившійся фактъ. Пароходъ отсюда выйдетъ въ Одессу чтобы затѣмъ отойти очереднымъ Персидскимъ рейсомъ. Россія завязала таки сношенія съ южной Персіей и уже есть результаты этого дѣла. Въ русскомъ мореплаваніи, не особенно еще сильномъ, рейсы въ Персію составляютъ самый смѣлый и рѣшительный шагъ, который долженъ порадовать всѣхъ насъ, тружениковъ морского дѣла: важная задача овладѣнія рынками Персидскаго залива оказалась по плечу нашему мореплаванію.

Пароходы *Тигръ* и *Евфратъ* совмѣстили тѣ заданія, которыя требовались отъ судна, обслуживающаго Персидскую линію: при большомъ тоннажѣ (по 200,000 п.) и сильныхъ машинахъ они имѣли еще достаточное количество пассажирскихъ помѣщеній всѣхъ трехъ классовъ.

Это большое дѣло развивалось изъ года въ годъ. Персія потребляла массу русскихъ товаровъ, и, надо сказать, что англичане, пріобрѣтшіе очень большое вліяніе въ южной Персіи, не дѣлали намъ препятствій въ этой зонѣ ихъ господства. Морскія сношенія Россіи съ Персіей пріобрѣтали извѣстную прочность, ихъ можно было учитывать какъ солидную величину въ нашей морской торговлѣ со странами

міра, но вотъ подошелъ 1914 годъ, началась война съ Австріей и Германіей и все счастливо налаженное дѣло русско-персидскихъ сношеній остановилось и заглохло. Для насъ оставались только пути въ менѣе богатую сѣверную Персію черезъ Каспійское море, которые по сравненію съ южно-персидской линіей представляютъ болѣе тернистое и менѣе благодарное дѣло. Надо думать, однако, что южно-персидская линія еще воскреснетъ.

Н. Ретъ.

ДОКЛАДЪ W. P. Sillinge О ДВИГАТЕЛЯХЪ ДИЗЕЛЯ.

Двигатели Дизеля находятъ все большее и большее примѣненіе на судахъ нашего флота. Они употребляются какъ въ качествѣ главныхъ двигателей небольшихъ судовъ, такъ и для приведенія въ дѣйствіе нѣкоторыхъ вспомогательныхъ механизмовъ на боевыхъ судахъ флота. На конкурсъ при постройкѣ линейныхъ крейсеровъ среди другихъ проектовъ были также представлены проекты съ установкой въ качествѣ главныхъ механизмовъ двигателей Дизеля. Поэтому представляетъ весьма большой интересъ изложенный ниже съ небольшимими измѣненіями докладъ W. P. Sillinge, прочитанный въ «Institution of Naval Architects» на собраніи 1914 года. Въ немъ не только очерчено современное развитіе двигателей Дизеля, но и приведены соображенія о возможномъ примѣненіи ихъ въ будущемъ.

При существующихъ обстоятельствахъ затруднительно дать правильную картину *современнаго* развитія судовыхъ двигателей Дизеля въ строгомъ смыслѣ слова. Но это не можетъ оказать слишкомъ большого вліянія на правильность (или неправильность) сдѣланныхъ въ концѣ выводовъ относительно возможнаго развитія этихъ двигателей въ будущемъ.

Судовой двигатель Дизеля представляетъ механизмъ, въ которомъ имѣетъ важное значеніе каждая отдѣльная деталь. Поломка одной или нѣсколькихъ существенныхъ частей можетъ вызвать весьма серьезныя послѣдствія. Равнымъ образомъ неправильные выводы могутъ быть сдѣланы изъ за неудачъ съ какой-либо деталью. Для успѣшнаго и дѣйствительнаго прогресса должно существовать самое полное сотрудничество конструкторовъ съ заводами и испытательными станціями въ любой фирмѣ, изготовляющей двигатели. Кромѣ того, долженъ происходить соотвѣтствующими путями откровенный и постоянный обмѣнъ мыслями между различными строителями и потребителями.

Вслѣдствіе войны сношенія (особенно по техническимъ вопросамъ) стали затруднительными съ нейтральными государствами и совершенно невозможными съ вражескими. Кромѣ того, всѣ воюющія страны должны были на много мѣсяцевъ отдать все свое вниманіе инымъ вопросамъ, чѣмъ дальнѣйшее развитіе судового двигателя Дизеля. По той же причинѣ получилось замедленіе прогресса въ нейтральныхъ странахъ. Поэтому можно считать съ достаточной точностью, что современное развитіе двигателей близко къ тому, которое было въ концѣ 1914 года.

При разсмотрѣніи возможнаго развитія двигателей въ будущемъ необходимо имѣть полное знакомство съ опытомъ прошлаго времени и прогрессомъ достигнутымъ до настоящей поры, принявъ во вниманіе какъ неудачи, такъ и успѣхи. Дѣйствительно, возникающія при испытаніяхъ неудачи вообще скорѣе обогащаютъ инженерное искуство цѣнными знаніями, чѣмъ опыты съ вполнѣ благопріятными результатами. Процессъ пріобрѣтенія столь цѣннаго опыта вообще обходится дорого.

Если оставить въ сторонѣ указанныя затрудненія, то настоящее затишье въ процессѣ развитія судового двигателя Дизеля представляетъ благопріятный случай для обзора полученнаго въ прошломъ опыта и настоящаго положенія этого дѣла въ связи съ полученіемъ нѣкоторыхъ указаній относительно будущаго.

Хотя въ предметъ настоящей статьи не входитъ разсмотрѣніе берегового типа двигателя Дизеля, но слѣдуетъ сказать по справедливости, что судовой типъ не достигъ бы такъ быстро настоящей степени развитія, если бы нельзя было воспользоваться результатами многолѣтнихъ опытовъ съ береговыми типами.

Первоначальный двигатель Дизеля 1892 года былъ сконструированъ для работы по «идеальному» теоретическому циклу съ наибольшимъ термическимъ коэффиціентомъ полезнаго дѣйствія, достижимымъ при большой разницѣ въ температурахъ, которую предполагалось осуществить въ циклѣ. Экономія въ работѣ была принята за исходную точку при выработкѣ принципа дѣйствія.

Сжатіе воздуха (только воздуха, но не смѣси воздуха съ газомъ или паромъ) происходило сначала «изстермически» (вслѣдствіе впрыскиванія холодной воды въ цилиндрѣ), а послѣ прекращенія этого впрыскиванія остальная часть сжатія была «адіабатической» (благодаря изоляціи неохлаждаемаго цилиндра) съ соотвѣтственнымъ быстрымъ повышеніемъ температуры.

Приблизительно на мертвой точкѣ топливо (первоначально угольная пыль) вспрыскивалось въ горячій воздухъ, содержащійся въ цилиндрѣ, количество вводимаго въ цилиндръ топлива такъ регулировалось, что въ періодъ сжиганія, начинавшагося на мертвой точкѣ, продукты горѣнія расширялись «изотермически». На извѣстной части хода поршня впускъ топлива прекращался и газообразные продукты содержавшіеся въ цилиндрѣ начинали расширяться адіабатически. Въ концѣ хода поршня они достигали давленія и температуры наружнаго воздуха и выпускались при этихъ условіяхъ.

Весьма скоро обнаружилось, что этотъ слишкомъ идеальный циклъ не пригоденъ для коммерческихъ надобностей. Практическія основанія сразу же привели къ необходимости уменьшить степень сжатія (давленіе въ концѣ сжатія достигаетъ 35 атмосферъ), отказаться отъ вспрыскиванія воды, примѣнить въ цилиндрѣ водяную рубашку, устроить впускъ и регулированіе подачи топлива такимъ образомъ, чтобы горѣніе происходило при постоянномъ давленіи и производить выпускъ продуктовъ горѣнія при давленіи и температурѣ, значительно болѣе атмосферныхъ. Въ результатѣ немедленно получилось уменьшеніе наибольшаго давленія въ цилиндрѣ и вызываемыхъ имъ напряженій и уменьшеніе температуры въ періодъ сжатія (она достигаетъ 550° Цельсія и остается достаточной для воспламененія любого рода топлива, примѣнявшагося какъ тогда, такъ и въ послѣдующее время). Но эти измѣненія вызвали значительное увеличеніе температуры во время горѣнія и замѣтное паденіе термическаго коэффиціента полезнаго дѣйствія. Однако при этомъ получилось значительное увеличеніе мощности для даннаго размѣра цилиндра или, что тоже самое, уменьшеніе размѣровъ цилиндра для данной мощности. Отказались также отъ примѣненія угольной пыли и ввели вмѣсто нея жидкія углеводороды.

Во всѣхъ современныхъ двигателяхъ Дизеля горѣніе происходитъ при постоянномъ приблизительно давленіи, рабочіе цилиндры ихъ снабжены водяными рубашками, а выпускъ отработавшихъ газовъ происходитъ при значительномъ давленіи (примѣрно до 2,8 килограмма на квадратный сантиметръ по манометру) и сравнительно высокой температурѣ (примѣрно 260° Цельсія и выше). За послѣднія пятнадцать лѣтъ практически не было произведено никакихъ измѣненій въ процессахъ работы двигателей.

Первые судовые двигатели Дизеля были четырехтактнаго типа. Судовыхъ двигателей Дизеля этого типа построено гораздо больше, чѣмъ двигателей позже выработаннаго двухтактнаго типа, который сталъ примѣняться только съ 1906 года. Но это представляетъ естественный ходъ развитія и сравненія двухъ типовъ (т. е. двухтактнаго и четырехтактнаго) будетъ произведено позднѣе, когда мы перейдемъ къ этому въ докладѣ. Въ первыхъ судовыхъ двигателяхъ Дизеля не производилось охлажденія внутренняго пространства головокъ поршней вслѣдствіе незначительности мощности. Но по мѣрѣ увеличенія размѣровъ было признано необходимымъ внутреннее охлажденіе поршней воздухомъ, водой или масломъ (особенно въ двухтактныхъ), охлажденіе водой выпускныхъ клапановъ, гдѣ таковые установлены, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и ихъ гнѣздъ.

На сколько удалось собрать свѣдѣнія, общее число судовъ съ двигателями Дизеля доходило въ концѣ 1915 года до 70 съ общей грузоподъемностью 350.000 тоннъ и общей мощностью, около 110.000 тормаз. лош. силъ. Почти всѣ эти суда грузового коммерческаго типа, военныя суда и подводныя лодки сюда не включены.

Кромѣ того, по имѣющимся даннымъ, къ концу того же года было заказано около 50 судовъ съ общей грузоподъемностью свыше 300.000 тоннъ и общей мощностью приблизительно 100.000 тормаз. лош. силъ, послѣ того въ теченіе нѣсколькихъ недѣль было еще заказано нѣсколько большихъ судовъ со сравнительно высокой мощностью двигателей.

Если вспомнить, что общее число построеныхъ въ теченіе 1911 года моторныхъ судовъ было три, съ общей грузоподъемностью 5.000 тоннъ и общей мощностью 1.200 тормаз. лош. силъ, то станетъ очевиднымъ чрезвычайно быстрый прогрессъ судовъ этого типа.

Двигатели, установленные на этихъ судахъ, практически всѣ простого дѣйствія, съ большимъ ходомъ поршня, медленно вращающагося коммерческаго типа, мало чѣмъ отличающагося отъ стаціонернаго типа, за исключеніемъ реверсивности, устройства въ большинствѣ изъ нихъ поперечинъ и нѣкотораго ограниченія въ отношеніи вѣса или занимаемаго ими мѣста. Послѣднія моторныя суда имѣютъ двигатели мощностью отъ 750 до 300 инд. лош. силъ на одинъ валъ, т. е. отъ 125 до 600 инд. лош. силъ на цилиндръ; экономичность двигателей оказалась замѣчательно

хорошей. Расходъ топлива колеблется въ предѣлахъ отъ 0,210 до 0,230 килограммъ на одну инд. лош. силу въ часъ, т. е. онъ составляетъ отъ одной четвертой до одной пятой отъ расхода топлива на дѣйствіе хорошихъ паровыхъ поршневыхъ машинъ соотвѣтствующаго размѣра и типа. Вѣсъ главныхъ двигателей и обслуживающихъ ихъ вспомогательныхъ механизмовъ доставляетъ отъ 150 до 250 килограммъ на инд. лош. силу.

Нѣсколько большихъ двигателей принадлежитъ къ двухтактному типу, почти исключительно простого дѣйствія. Они развиваютъ до 2.500 тормаз. лош. силъ (или до 3.600 инд. лош. силъ) на одинъ валъ или 420 тормаз. лош. силъ (600 инд. лош. силъ) на одинъ цилиндръ. Расходъ топлива на одну тормаз. лош. силу въ двигателяхъ этого типа на 5—10 процентовъ выше (вслѣдствіе излишка работы, потребной для продувки), но на одну инд. лош. силу онъ практически таковъ же, какъ у соотвѣтствующихъ четырехтактныхъ двигателей. Вѣсъ на одну лош. силу процентовъ на 25—40 меньше, чѣмъ у четырехтактныхъ двигателей, занимаемое мѣсто значительно меньше, особенно по высотѣ. Эти двигатели гораздо болѣе пригодны для развитія большихъ мощностей, чѣмъ четырехтактные. Имѣются свѣдѣнія что одно судно снабжено двухтактными двигателями двойного дѣйствія мощностью около 350 тормаз. лош. силъ на одинъ валъ, или 280 тормаз. лош. силъ на одинъ цилиндръ.

Всѣ вышеприведенныя данныя относятся къ двигателямъ коммерческаго типа съ малымъ числомъ оборотовъ.

Кромѣ того три большіе опытные двигателя установлены для испытанія на берегу. Они спроектированы на развитіе 2.000—2.500 тормаз. лош. силъ въ одномъ цилиндрѣ, относятся къ медленно вращающемуся типу и приспособлены для движенія судовъ. Хотя каждый двигатель развилъ проектную мощность, затрудненія обнаружившіяся въ двухъ случаяхъ были весьма значительны. Поэтому представляется сомнительнымъ, чтобы двигатели Дизеля такой значительной мощности на одинъ цилиндръ оказались выгодными для изготовленія или достаточно надежными въ работѣ и оправдали примѣненіе ихъ въ большомъ масштабѣ для коммерческихъ или военныхъ цѣлей для военныхъ судовъ.

Вообще для военныхъ судовъ требуются двигатели съ сравнительно большимъ числомъ оборотовъ, незначительнаго вѣса и занимающіе возможно мало мѣста. Во многихъ отдѣльныхъ случаяхъ эти условія настолько существенны, что незозможность

выполненія ихъ устраняетъ примѣненіе двигателей того или иного типа. Желательно также, чтобы двигатели были построены возможно солидными и, чтобы надежность и экономичность работы ихъ были приняты во вниманіе.

Первый двигатель быстроходнаго типа[1]) былъ изготовленъ въ 1906 году. Съ тѣхъ поръ развитіе ихъ шло даже быстрѣе, чѣмъ развитіе указанныхъ вначалѣ двигателей медленно вращающагося коммерческаго типа.

Наибольшая мощность на одинъ цилиндръ въ быстроходныхъ двигателяхъ, находящихся въ настоящее врема въ работѣ, меньше, чѣмъ у коммерческихъ двигателей, но и въ этомъ отношеніи первые двигатели быстро приближаются къ послѣднимъ и, вѣроятно, скоро превзойдутъ ихъ.

Не представляется возможнымъ установить числа судовъ, снабженныхъ такими машинами, или доставить болѣе или менѣе точныя свѣдѣнія относительно самыхъ машинъ. Можно только указать, что было построено и пущено въ работу нѣсколько сотъ такихъ машинъ общей мощностью свыше 500.000 тормаз. лош. силъ. При этомъ мошность на одинъ валъ вообще немного ниже 1.000 тормаз. лош. силъ, а на одинъ цилиндръ составляетъ отъ 100 до 150 тормаз. лош. силъ. Число оборотовъ въ минуту измѣняется отъ 350 до 500.

Въ нѣсколькихъ случаяхъ мощность на одинъ валъ достигаетъ до 1.500 тормаз. лош. силъ, а на одинъ цилиндръ доходитъ до 125—250 тормаз. лош. силъ. Имѣются также свѣдѣнія, что лѣтомъ 1914 года нѣсколько двигателей для подводныхъ лодокъ, проектированныхъ для развитія 3.500 тормаз. лош. силъ на одинъ

---

[1]) По этому поводу W. I. Bathо во время обсужденія доклада сообщилъ, что цилиндръ, расчитанный на развитіе 2.000 тормаз. лош. силъ при 150 оборотахъ въ минуту, былъ всесторонне испытанъ и далъ удовлетворительные результаты. Діаметръ его 1.000 мм., а ходъ поршня 1.100 мм. Цилиндръ спроектированъ для выработки двигателя простого дѣйствія двухтактнаго типа, пригоднаго для установки на линейныхъ корабляхъ. Высота отъ центра вала до палубы принята въ 6,1 метра. Вѣсъ двигателя мощностью около 10.000 тормаз. лош. силъ, составленнаго изъ такихъ цилиндровъ, составитъ около 75 килогр. на силу, включая всѣ принадлежности. При постройкѣ этого цилиндра оказалось мало затрудненій. Во время испытаній доставила вначалѣ безпокойство только смазка, но и съ этимъ удалось быстро справиться. Двигатель былъ испытанъ въ теченіе 13 часовъ на 1.000 тормаз. лош. силъ, 6 часовъ на 2.000 и 2 часовъ на 2.100 силъ. Расходъ топлива при полной нагрузкѣ составилъ около 0,200 килогр. на 1 тормаз. лош. силу.

валъ или свыше 300 тормаз. лош. силъ на одинъ цилиндръ, заканчивались постройкой и въ настоящее время безъ сомнѣнія, находятся въ работѣ.

Въ началѣ 1916 года опытный одноцилиндровый двигатель для подводныхъ лодокъ былъ испытанъ на берегу и развилъ болѣе 500 тормаз. лош. силъ при числѣ оборотовъ около 350 въ минуту. Двигатель былъ признанъ чрезвычайно надежнымъ согласно результатамъ весьма продолжительныхъ испытаній въ мастерскихъ, экономія въ расходованіи топлива также оказалась весьма высокой. Восьмицилиндровый двигатель, составленный изъ такихъ единицъ, позволитъ легко развить до 3.500 тормаз. лош. силъ на одномъ валу, что превзойдетъ соотвѣтственную мощность самаго большого коммерческаго двигателя, построеннаго и установленнаго до настоящаго времени.

Всѣ эти быстроходные двигатели вертикальнаго типа, простого дѣйствія; большинство изъ нихъ снабжено форсированной смазкой. Болѣе половины ихъ четырехтактнаго преимущественно переверсивнаго типа. Какъ слѣдовало ожидать, двигатели съ большой мощностью на одинъ цилиндръ принадлежатъ къ двухтактному типу съ непосредственнымъ реверсомъ.

Вѣса двигателей этого типа на одну тормаз. лош. силу приблизительно нижеслѣдующіе:

у двигателей для постоянной работы, какъ напримѣръ, для вращенія динамо, 51 килограммъ;

у судовыхъ двигателей отъ 3—8 килогр. при небольшихъ мощностяхъ на одинъ цилиндръ, до 25,5 килогр. при большихъ.

Въ эти вѣса входятъ самые двигатели и такія принадлежности, какъ масляные и циркуляціонные насосы, воздушные компрессора и пусковые и рабочіе резервуары. У небольшихъ и среднихъ размѣровъ быстроходныхъ двигателей (до 800 тормаз. лош. силъ на одинъ валъ) экономія въ вѣсѣ вслѣдствіе перехода къ двухтактному типу обычно не очень велика, примѣрно 15—20 процентовъ; при большихъ же размѣрахъ эта экономія быстро возрастаетъ.

Расходъ топлива на одну инд. лош. силу въ часъ обычно нѣсколько больше, чѣмъ у медленно вращающихся двигателей, приблизительно на 5—10 процентовъ. Причиной этого служатъ

главнымъ образомъ большія скорости протока черезъ клапана и болѣе быстрое теченіе процессовъ. Въ расходѣ топлива въ двухтактныхъ и четырехтактныхъ двигателяхъ быстроходнаго типа наблюдается приблизительно то же различіе, какъ и въ двигателяхъ медленно вращающагося типа.

Вслѣдствіе ограниченности мѣста, особенно по высотѣ, этотъ типъ двигателя изготовлялся до сихъ поръ только простого дѣйствія. У двигателей не было поперечинъ или ползуновъ обычнаго типа, но въ нѣкоторыхъ проектахъ разгружали стѣнки рабочаго цилиндра и ихъ поршни отъ напряженій, вызываемыхъ отклоненіемъ шатуновъ отъ вертикали, установкой внизу комбинированныхъ продувочныхъ и направляющихъ поршней. Само собой разумѣется износъ частей больше въ быстроходныхъ, чѣмъ въ медленно вращающихся двигателяхъ. Но этотъ недостатокъ въ значительной степени уравновѣшивается, по крайней мѣрѣ, по отношенію къ подшипникамъ примѣненіемъ въ большинствѣ быстроходныхъ двигателей Дизеля очень хорошихъ системъ форсированной смазки.

Для обезпеченія надежности работы любого двигателя Дизеля, необходимо строгое выполненіе нѣкоторыхъ требованій при проектированіи, постройкѣ, уходѣ и содержаніи въ исправности. Какъ выше указано, въ двигателѣ Дизеля имѣетъ важное значеніе каждая деталь. Поэтому при проектированіи отдѣльныхъ частей двигателя слѣдуетъ *особенно тщательно* принять во вниманіе тѣ функціи, которыя должна выполнять эта часть, въ связи съ условіями работы ея.

Необходимо учесть нижеслѣдующія обстоятельства, которыя, конечно, не *всѣ* приложимы къ любой детали.

а) При проектированіи.

1) Соотвѣтствующая прочность и жесткость.
2) Надлежащее качество матеріала.
3) Доступность для осмотра и легкость установки.
4) Удовлетворительность приспособленій для отвода теплоты и равномѣрнаго охлажденія.
5) Отсутствіе измѣненій формы во время работы, сборки и замѣны послѣ осмотра или разборки.

6) Достаточные, но не чрезмѣрные зазоры въ рабочемъ состояніи.

7) Результаты опыта во время службы должны быть сообщаемы въ бюро для пользованія или при проектированіи.

b) Во время постройки.

1) Примѣненіе надлежащихъ матеріаловъ, особенно для отливокъ подвергающихся дѣйствію высокихъ температуры или давленія или той и другого одновременно, а также содержащихъ къ себѣ топливо.

2) Тщательность обработки и сборки для обезпеченія правильности формы, точности пригонки и зазоровъ и сохраненія линій валовъ.

3) Абсолютная точность момента, степени и порядка открытія и закрытія всѣхъ клапановъ, регулирующихъ впускъ воздуха или топлива.

c) Уходъ во время работы и содержаніе въ исправности.

Весьма желательно. чтобы инженеры, завѣдующіе двигателями, и ихъ помощники имѣли возможность ознакомиться во время постройки съ деталями механизмовъ, съ которыми они будутъ впослѣдствіе имѣть дѣло, и съ работой механизмовъ во время испытанія ихъ на берегу.

2) Пользованіе детальными чертежами устройствъ и тщательно составленными инструкціями (относительно ухода во время работы и содержаніе въ исправности) имѣетъ большое значеніе для обезпеченія надлежащаго управленія двигателями.

3) Слѣдуетъ запрещать и предупреждать производство опытовъ съ установкой частей или измѣненіе конструкцій важныхъ деталей, если не сообщено объ этомъ авторитетнаго мнѣнія лица.

Главнымъ основаніемъ для перечисленія только, что указанныхъ требованій послужило то обстоятельство, что вслѣдствіе недостатка вниманія къ разсматриваемымъ въ нихъ вопросамъ происходили затрудненія съ механизмами въ томъ или иномъ случаѣ (а иногда и въ нѣсколькихъ случаяхъ) или поломки во время службы.

Теперь мы перейдемъ къ разсмотрѣнію нѣкоторыхъ детальныхъ вопросовъ, которые вызывали затрудненія съ механизмами

и требуютъ особо внимательнаго отношенія къ нимъ. Этимъ мы имѣемъ въ виду устраненіе таковыхъ затрудненій и указаніе путей къ дальнѣйшему развитію.

1) Однимъ изъ главныхъ затрудненій былъ выборъ надлежащаго матеріала для цилиндровъ, поршней и крышекъ цилиндровъ вслѣдствіе развитія весьма высокой температуры во время горѣнія. Обычно эти части проектируются въ видѣ отливокъ. Много такихъ сложныхъ и дорогихъ отливокъ изъ чугуна вышло неудачными вслѣдствіе напряженій, неправильнаго расширенія или неравномѣрнаго охлажденія рубашки.

Извѣстенъ случай, когда было отлито свыше ста цилиндровъ прежде, чѣмъ были получены четыре хорошія отливки. Это, конечно, черезчуръ исключительный случай. Испытаніе стальныхъ отливокъ окончились неудачей. «Полусталь», т. е. чугунъ съ извѣстнымъ содержаніемъ литой или сварочной стали, оказались лишь немного лучше. Марганцовистая бронза была примѣнена въ нѣсколькихъ случаяхъ для изготовленія крышекъ, но ея успѣхъ весьма сомнителенъ. До сихъ поръ наилучшимъ матеріаломъ является тщательно выработанный сортъ чугуна съ очень мелкозернистымъ строеніемъ, высокимъ разрывнымъ усиліемъ, небольшимъ коэффиціентомъ термическаго расширенія, одновременно съ тѣмъ достаточно жидкой консистенціи для совершеннаго заполненія изложницы безъ образованія излишнихъ внутреннихъ напряженій во время затвердѣванія. Сомнительно, чтобы отжигъ чугуна далъ благопріятные результаты; медленное затвердѣваніе и принятіе мѣръ противъ отбѣливанія кажутся, судя по опыту, болѣе предпочтительными средствами.

Вышеуказанныя затрудненія возрастаютъ съ увеличеніемъ размѣровъ и всякое упрощеніе конструкціи принесло бы несомнѣнную пользу.

2) Часто источникомъ затрудненій, которыя вообще появляются еще до выпуска двигателя изъ мастерскихъ, служитъ неакуратность при изготовленіи.

Отверстія и каналы, которые должны быть круговыми и параллельными и изготовлены опредѣленныхъ размѣровъ, не удовлетворяютъ этому. Два такія отверстія должны составлять въ двигателѣ одно продолженіе другого и должны быть концентричными съ общей осью, а на самомъ дѣлѣ этого не получается, Усилія, дѣлаемыя для исправленія такихъ неточностей произ-

водства, приводятъ къ худшимъ еще результатамъ: клапана и штоки прогибаются и могутъ заѣдать; клапана оказываются открытыми, когда они должны быть закрыты, а въ закрытомъ положеніи могутъ пропускать. Это относится особенно къ клапанамъ для подачи топлива, скалкамъ подающихъ топливо насосовъ и клапанамъ воздушныхъ компрессоровъ.

Такіе случаи вмѣстѣ съ неправильной установкой линіи валовъ оканчиваются печальными результатами съ главными движущимися частями, т. е. поршнями, цилиндрами и подшипниками головныхъ шеекъ.

Заводы доставляютъ для установки въ двигателяхъ колѣнчатые валы съ овалomъ шеекъ на величину болѣе допустимаго діаметральнаго зазора въ рабочемъ состояніи. При этомъ шейки бываютъ обточены на конусъ. Шейки же мотылей вмѣсто того, чтобы быть строго параллельными шейкамъ вала, не только бываютъ изготовлены неточно въ двухъ плоскостяхъ, но бываютъ такъ расположены, что отклоненіе въ угловомъ перемѣщеніи превосходятъ допустимые предѣлы установки кулаковъ и привода къ клапанамъ.

Ошибки при изготовленіи, которыя имѣютъ сравнительно малое значеніе при низкихъ давленіяхъ и температурахъ, встрѣчающихся въ паровыхъ механизмахъ, являются чрезвычайно важными при работѣ двигателей Дизеля.

Переходимъ теперь къ разсмотрѣнію затрудненій, встрѣчающихся при работѣ двигателей.

3) Наиболѣе частой причиной затрудненій при пускѣ въ ходъ является «потеря воздуха». Очевидно, средствами исправленія могутъ служить принятіе дѣйствительныхъ мѣръ къ экономіи въ расходованіи его, достаточная подача его и надлежащая вмѣстимость запасныхъ хранилищъ для пополненія. Всякая экономія въ расходованіи воздуха какъ для сжиганія топлива, такъ и для пуска двигателя въ ходъ, является желательной, искусство же и опытность въ управленіи двигателемъ служатъ наилучшими способами полученія этой экономіи, особенно въ отношеніи воздуха для пуска двигателя въ ходъ.

Медленный пускъ въ ходъ можетъ происходить вслѣдствіе недостаточнаго сжатія, вызываемаго нижеслѣдующими причинами:

a) пропусками въ кольцахъ поршней,

b) пропусками въ клапанахъ,

c) изнашиваніемъ подшипниковъ или

d) неспособностью помпъ забрать быстро топливо вслѣдствіе образованія воздушной подушки, пропуска клапановъ или неточнаго урегулированія количества подаваемаго топлива.

Каждую изъ этихъ причинъ легко распознать и устранить принятіемъ надлежащихъ мѣръ.

4) Если пусковые клапаны не дѣйствутъ надлежащимъ образомъ или если встрѣчается излишнее сопротивленіе вращенію гребного вала (задѣваніе за грунтъ или запутывавшіеся канаты являются часто причиной того), то двигатель можетъ не стронуться съ мѣста. Въ такомъ случаѣ необходимо обождать и пополнить запасъ воздуха, прежде чѣмъ сдѣлать новую попытку пуска въ ходъ. При пускѣ двигателя въ ходъ помощью воздуха это неизбѣжно, если нѣтъ поперечнаго соединенія съ соотвѣтствующимъ запаснымъ хранилищемъ, что можетъ уменьшить подобное затрудненіе. Самымъ лучшимъ средствомъ служитъ соединеніе резервуаровъ для подачи воздуха всѣхъ двигателей въ одномъ и томъ же отдѣленіи, такъ какъ безъ впуска воздуха двигатель Дизеля не можетъ быть стронутъ съ мѣста,

5) Одно изъ наиболѣе серьезныхъ затрудненій можетъ возникнуть изъ за ввода топлива въ рабочіе цилиндры *ранѣе* надлежащаго момента. Въ такомъ случаѣ двигатель перестаетъ быть двигателемъ Дизеля и производитъ преждевременную вспышку (въ большинствѣ случаевъ это бываетъ послѣ пропусковъ во вспышкѣ и поэтому можетъ сжигаться сразу нѣсколько зарядовъ топлива). Въ этомъ случаѣ сжиганіе происходитъ не при постоянномъ давленіи, какъ это желательно и не при постоянномъ объемѣ, какъ бываетъ въ двигателяхъ внутренняго сгоранія обычнаго типа, а при объемѣ, уменьшающемся во время горѣнія. Это приводитъ къ сильному увеличенію давленія, температуры и напряженій во время горѣнія, что можетъ сопровождаться сильными ударами, значительнымъ нагрѣваніемъ и напряженіями въ отдѣльныхъ частяхъ и даже поломками.

Наиболѣе частой причиной этого затрудненія является прикипаніе, слабость или недѣятельность клапановъ для подачи топлива вслѣдствіе плохой установки или заѣданія въ сальникахъ. Улучшенія конструкціи могутъ уменьшить опасность такихъ случаевъ.

Другой часто встрѣчающейся причиной пропуска вспышекъ служитъ охлажденіе рабочихъ цилиндровъ вслѣдствіе быстраго расширенія воздуха, высокаго давленія для пуска двигателя въ ходъ. Впускъ его можетъ быть повторяемъ нѣсколько разъ въ случаяхъ неудающагося пуска двигателя въ ходъ, а соотвѣтствующій впускъ топлива въ цилиндръ можетъ быть пропущенъ и это вызываетъ несчастный случай когда происходитъ вспышка.

Другой, поддающейся все-таки контролю причиной является злоупотребленіе процессомъ «priming», т. е. заполненія топливомъ трубъ, служащихъ для подачи его. Если приняты надлежащія мѣры предосторожности, то этотъ процессъ безопасенъ. Но если вслѣдствіе открытія клапана для впуска топлива или выскакиваніе его изъ гнѣзда или оставленія закрытыми обходныхъ клапановъ, топливо попадаетъ въ цилиндръ и можетъ скопиться на поршнѣ, то, по всей вѣроятности, произойдетъ случай съ преждевременнымъ воспламененіемъ, какъ было только что описано. Такіе результаты могутъ быть опасны у большихъ двигателей даже при установкѣ предохранительныхъ клапановъ на камерахъ сжиганія топлива.

6) Воздушные компрессора доставили въ первые періоды развитія двигателей значительныя затрудненія. Главными причинами ихъ были чрезмѣрная смазка, ненадлежащее охлажденіе во время сжатія и между ступенями, плохое продуваніе и недостаточныя предохранительныя приспособленія. Эти затрудненія теперь вполнѣ превзойдены и компрессоры послѣдняго типа работаютъ цѣлые мѣсяцы безъ особенно большого присмотра. Въ нѣкоторыхъ типахъ двигателей обходились безъ компрессоровъ для взбрызгиванія топлива, но остается открытымъ вопросъ, уравновѣшиваютъ ли преимущества этой системы ея недостатки, особенно, если для реверсированія двигателя требуется воздухъ. Механическая пульверизація тяжелаго топлива не можетъ быть столько же дѣйствительной, какъ воздушная.

Компрессоры двигателей малаго и средняго размѣровъ обычно имѣютъ приводъ отъ главныхъ двигателей, у двигателей же большихъ размѣровъ предпочтительнѣе имѣть ихъ независимыми. Слѣдуетъ также всегда устанавливать вспомогательные компрессоры на случай поврежденія главныхъ и для доставленія излишка воздуха, необходимаго при вводѣ судна въ докъ, при приставаніи и т. п.

Въ большинствѣ случаевъ воздухъ для пуска двигателей въ ходъ хранится въ отдѣльныхъ резервуарахъ со сравнительно малымъ давленіемъ. Такая система безопаснѣе, такъ какъ нельзя разсчитывать на вполнѣ исправное дѣйствіе детандеровъ, беря воздухъ изъ рабочихъ резервуаровъ съ болѣе высокимъ давленіемъ.

7) Воздушные пусковые клапана иногда заѣдаютъ и въ такихъ случаяхъ или воздухъ для страгиванія двигателя съ мѣста напрасно впускается въ теченіе всего хода поршня и чрезмѣрно сжимается въ цилиндрѣ или горячіе продукты горѣнія проходятъ изъ цилиндра въ трубопроводъ воздуха для пуска двигателя въ ходъ или же одновременно происходитъ и то и другое. Должны быть предусмотрѣны средства для опробыванія пусковыхъ клапановъ во время работы двигателя для обезпеченія свободы движенія и отсутствіе пропуска въ нихъ.

8) Можно съ увѣренностью сказать, что помимо надлежащаго обученія не требуется какого либо особаго искусства для нахожденія причинъ перечисленныхъ затрудненій и для исправленія ихъ въ большинствѣ случаевъ требуется только здравое разсужденіе. Но все-таки, какъ было выше указано, большія преимущества должны получиться отъ использованія результатовъ опыта во время службы.

Слѣдуетъ замѣтить, что не было жалобъ на реверсированіе. Эта трудная задача была удовлетворительно рѣшена какъ въ четырехтактныхъ, такъ и въ двухтактныхъ двигателяхъ. Правда реверсированіе легче производится у послѣднихъ двигателей, но во всякомъ случаѣ надежно въ обоихъ случаяхъ.

Теперь мы перейдемъ къ тому, что можно ожидать отъ двигателей Дизеля въ будущемъ, основываясь на ранѣе приведенныхъ фактахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы начинаемъ, конечно, разсуждать на деликатную тему. Тѣмъ не менѣе, мы надѣемся, что выведенныя нами заключенія будутъ логичны и во всякомъ случаѣ въ нихъ не будетъ преувеличенія, такъ какъ послѣдніе хуже ошибки.

Имѣется предѣлъ размѣровъ, ниже котораго двигатель Дизеля совершенно не можетъ быть изготовленъ, а также другой предѣлъ, ниже котораго онъ не можетъ быть изготовляемъ по коммерческимъ соображеніямъ.

Въ Мюнхенѣ былъ устроенъ заводъ для изготовленія двигателей Дизеля мощностью отъ 5 лош. силъ на одинъ цилиндръ

четырехтактнаго типа съ числомъ оборотовъ 600 въ минуту. Двигатели работали прекрасно, но предпріятіе оказалось неудачнымъ съ финансовой стороны.

Позднѣе, въ 1911 году, былъ построенъ одноцилиндровый двигатель Дизеля двухтактнаго типа, проектированный на развитіе 10 тормаз. лош. силъ при 1000 оборотовъ въ минуту. Испытанія его оказались удовлетворительными, но это не было коммерческимъ успѣхомъ, такъ какъ стоимость его сильно превзошла нормальную рыночную цѣну двигателя такой мощности.

Эти случаи не лишены однако научнаго интереса. Они показываютъ, что двигатели Дизеля могутъ быть изготовлены очень малой мощности и могутъ работать при большихъ числахъ оборотовъ, хотя въ такихъ случаяхъ они не представляютъ рыночнаго товара вслѣдствіе высокой первоначальной стоимости.

Прежде чѣмъ перейти къ другимъ вопросамъ, интересно указать на два случая установки двигателей на одинаковыхъ судахъ въ одномъ случаѣ четырехтактнаго двигателя Дизеля, а въ другомъ двухтактнаго. Каждый двигатель вращался при одномъ и томъ же числѣ оборотовъ (500 въ минуту) и занималъ то же мѣсто. Какъ оказалось, четырехтактный двигатель могъ развить только 85 тормаз. лош. силъ, двухтактный же двигатель развилъ 125 тормаз. лош. силъ. При этомъ вѣсъ двигателей въ рабочемъ состояніи былъ приблизительно одинаковъ.

Мощность двигателя, отнесенная къ единицѣ вѣса и занимаемаго мѣста, получилась у двухтактнаго двигателя приблизительно на 50 процентовъ больше, что слѣдуетъ считать нѣсколько удивительнымъ у двигателей столь малыхъ размѣровъ.

Переходя теперь къ другому предмету, большимъ единицамъ мощности, нельзя не сдѣлать обзора тѣхъ принциповъ, на основаніи которыхъ слѣдуетъ дѣлать выводы.

Результаты сорокалѣтней практики съ паровыми поршневыми машинами судового типа показали, что скорость поршня рѣдко превосходитъ 750—1000 футъ въ минуту. Даже въ самой послѣдней практикѣ съ такими быстровращающимися машинами, которыя установлены на эскадренныхъ миноносцахъ, скорость въ 1200 футъ въ минуту (400 оборотовъ въ минуту при ходѣ поршня въ 18 дм.) считалась предѣломъ. Поэтому скорость въ 1200 футъ въ минуту слѣдуетъ разсматривать, какъ предѣлъ, къ которому можно приближаться, но котораго нельзя превосходить. Скорость же въ 1000 футъ въ минуту можно разсматривать, какъ то умѣ-

ренное предѣльное значеніе для работы двигателей, изъ котораго можно исходить при выясненіи вопроса о примѣненіи двигателей Дизеля большихъ мощностей для движенія судовъ.

На судахъ уже были установлены двигатели Дизеля, работающіе при скорости поршня отъ 750 до 1000 футъ въ минуту, а въ исключительныхъ случаяхъ при еще большихъ скоростяхъ (1100 футъ въ минуту).

Принимая поэтому скорость въ 1000 футъ въ минуту, какъ норму для сравненія и считая, что среднее дѣйствительное давленіе въ цилиндрѣ составляетъ 100 фунт. на кв. дм. (что представляетъ среднюю величину обычной практики) и что, вслѣдствіе явленій связанныхъ съ излученіемъ теплоты, отношеніе хода поршня къ діаметру цилиндра должно быть не менѣе единицы (примемъ его для сравненія въ 1,2), можно сдѣлать нижеслѣдующіе выводы при изслѣдованіи или сравненіи различныхъ типовъ и конструкцій. Всякое отклоненіе отъ основныхъ положеній, конечно, вызоветъ соотвѣтствующія измѣненія въ размѣрахъ двигателей, но не повліяетъ на суть вопроса.

Разсмотримъ сначала случай легкихъ быстроходныхъ судовъ миноноснаго типа. Современные миноносцы почти неизмѣнно приводятся въ движеніе помощью быстровращающихся турбинъ, получающихъ паръ отъ водотрубныхъ котловъ большихъ размѣровъ, преимущественно съ нефтянымъ отопленіемъ. Такъ какъ скорость хода одно изъ главныхъ требованій, предъявляемыхъ къ судамъ этого типа, то легкость и компактность механизмовъ чрезвычайно важны. Паровые двигатели на нихъ вмѣстѣ со вспомогательными механизмами вѣсятъ отъ 27 до 35 фунтовъ на одну валовую лош. силу. Если желательно установить вмѣсто такихъ механизмовъ двигатели Дизеля, то необходимо соблюсти нижеслѣдующее:

1) Механизмы должны быть поршневого типа, такъ какъ при современномъ состояніи техники принципъ турбины внутренняго сгоранія неосуществимъ практически и теоретически. Это происходитъ главнымъ образомъ вслѣдствіе того, что только ничтожная часть продуктовъ горѣнія можетъ быть сконденсирована. Поэтому большое значеніе пустоты въ турбинныхъ установкахъ не можетъ быть осуществлено.

2) Механизмы должны работать при большой скорости поршня. Практическимъ предѣломъ для любого типа двигателей простого дѣйствія будетъ служить высота машиннаго отдѣленія.

3) Ограниченный вѣсъ вызываетъ необходимость въ примѣненіи двухтактныхъ двигателей предпочтительно передъ четырехтактными. Можетъ также оказаться необходимымъ примѣненіе среднихъ давленій въ цилиндрѣ выше 100 фунтовъ на кв. дм.

4) Двигатели должны имѣть какія либо существенныя преимущества, чтобы могла быть оправдана замѣна ими существующихъ механизмовъ.

Самые легкіе изъ построенныхъ двигателей Дизеля вѣсятъ (безъ вспомогательныхъ механизмовъ) около 56 фунтовъ и потребляютъ около $^1/_2$ фунта топлива на тормаз. лош. силу. Паровыя же турбинныя установки, полностью со вспомогательными механизмами, вѣсятъ, какъ было указано, въ два раза меньше на одну вал. лош. силу; расходъ же нефти въ этомъ случаѣ нѣсколько меньше 1 фунта на тормаз. лош. силу. Поэтому сравненіе установокъ можетъ быть произведено только въ томъ случаѣ, если вѣсъ механизмовъ плюсъ запасъ топлива для даннаго водоизмѣщенія, скорости и района плаванія приблизительно одинаковъ въ обоихъ случаяхъ. Но если бы это было возможно, то все-таки преимущества были бы на сторонѣ паровой установки вслѣдствіе болѣе быстраго уменьшенія тоннажа судна по мѣрѣ болѣе быстраго расходованія топлива и соотвѣтствующаго увеличенія скорости.

При болѣе подробной разработкѣ такого проекта оказалось, что установка двигателей Дизеля на большихъ миноносцахъ съ высокой мощностью и скоростью непрактична, такъ какъ нельзя получить такой экономіи въ расходѣ топлива, которая могла бы уравновѣсить излишекъ вѣса механизмовъ на такихъ судахъ. Только въ случаѣ, если бы мощность была сравнительно мала или вѣсъ запасовъ топлива значительно больше, чѣмъ въ настоящее время, возможно было бы установить съ успѣхомъ двигатели Дизеля на миноносцахъ.

Съ мелкими небронированными крейсерами дѣло обстоитъ не лучше, чѣмъ съ миноносцами. Возможна только установка небольшихъ двигателей Дизеля для крейсерскихъ скоростей, когда экономія на такихъ ходахъ можетъ оправдать это. Все-таки эти двигатели являются безполезнымъ мертвымъ грузомъ на полномъ ходу, если не установлено спеціальныхъ приспособленій, которыя могутъ оказаться тяжелыми и дорогими.

Переходимъ теперь къ броненоснымъ судамъ, крейсерамъ и линейнымъ кораблямъ.

1) *Большіе крейсера.* Скорость (около 30 узловъ) и мощность механизмовъ (около 70.000 вал. лош. силъ) такихъ кораблей весьма велики. У такихъ большихъ поршневыхъ механизмовъ число оборотовъ должно быть сравнительно малое. Ибо, если мощность на одинъ цилиндръ должна бытъ большая (т. е., должно быть установлено не чрезмѣрное число цилиндровъ), то діаметръ цилиндровъ долженъ быть значительный, ходъ поршня не менѣе его (желательно больше), скорость же поршня ставитъ предѣлъ числу оборотовъ.

Мощность на цилиндръ и на валъ ограничивается существующими средствами производства, требованіями относительно коэффиціента полезнаго дѣйствія гребного винта и заданіями относительно высоты машиннаго отдѣленія и расположенія броневой защиты, помимо большихъ затрудненій съ двигателями Дизеля, которыя, вѣроятно, могутъ возникнуть при очень большихъ мощностяхъ на одинъ цилиндръ.

Были разработаны довольно подробно проекты установокъ въ 72.000 тормаз. лош. силъ на 2, 3, 4, 6 и 8 валахъ при 6, 8, 12, 18 и 24 цилиндрахъ на одинъ валъ въ предположеніи примѣненія двухтактныхъ двигателей двойного дѣйствія.

Нѣсколько отдѣльныхъ примѣровъ такихъ проектовъ приведено въ ниже помѣщенной таблицѣ. Во всѣхъ случаяхъ расчеты были основаны на выше указанныхъ допущеніяхъ и современномъ состояніи техники.

Принимая во вниманіе, что эта таблица составлена довольно точно, очевидно, что единственнымъ практическимъ разрѣшеніемъ вопроса является примѣненіе умѣренной мощности на одинъ цилиндръ (отъ 750 до 1500 тормаз. лош. силъ) и установка значительнаго числа цилиндровъ на каждомъ валу; послѣднихъ должно быть не менѣе четырехъ, лучше шесть или даже восемь. При такихъ условіяхъ возможна установка двигателей Дизеля для движенія броненосныхъ крейсеровъ, хотя ихъ примѣненіе должно быть, вѣроятно, отложено на нѣсколько лѣтъ, когда произойдетъ болѣе постепенное, а потому болѣе естественное и смѣлое отклоненіе отъ существующихъ размѣровъ.

2) *Линейные корабли.* У этихъ кораблей скорость не является столь важнымъ элементомъ, хотя и желательно имѣть ее возможно большой, и мощность механизмовъ поэтому гораздо меньше. Разработка проекта установки двигателей Дизеля показала, что при томъ же числѣ валовъ, какъ при паровой установкѣ, могутъ

ЧИСЛО ВАЛОВЪ.	2	3	4	6	8
Число цилиндровъ на валъ.....	6	8	12	12	12
Мощность на валъ въ т. л. с.....	36000	24000	18000	12000	9000
Мощность на цилиндръ въ т. л. с....	6000	3000	1500	1000	750
Общее число цилиндровъ.....	12	24	48	72	96
Внутренній діаметръ цилиндровъ....	1524	1079,5	762	622	546 мм.
Ходъ поршня..,.....	1829	1295	914	762	660 мм.
Число оборотовъ въ минуту.....	85	120	170	200	230
Наибольшая нагрузка на поршень...	630	315	158	106	81 тн.
Діаметръ штока поршня.....	480	343	241	203	178 мм.
Діаметръ каждой шейки поперечины.	673	483	343	267	248 мм.
Длина » » » .	673	483	343	267	248 мм.
Наружн. діам. колѣнч. вала.....	1168	927	749	610	534 мм.
Внутр. » » »	584	463,5	374,5	305	267 мм.
Размѣръ щекъ мотыля по оси.....	991	762	597	483	406 мм.
Длина мотылевыхъ шеекъ.....	1562	991	610	508	445 мм.
Толщина стѣнки цилиндра.....	152	108	76	63,5	54 мм.
Полная длина двигателя около.....	34,2	35,4	37,2	30,5	26,5 мет.
Высота надъ колѣнч. валомъ.....	12,8	9,15	6,4	5,5	4,6 мет.
Двигатель выступаетъ надъ ватерлиніей.....	7,0	3,4	0,6	—0,3	—1,2 мет.
Приблизительный вѣсъ главныхъ двигателей со вспомогательными механизмами.....	6500	6000	5250	5000	4750 тн.

быть развиты при двухтактныхъ двигателяхъ двойного дѣйствія тѣ же мощности и скорости, что и при паровыхъ двигателяхъ, при одинаковомъ вѣсѣ машинной установки (со включеніемъ вспомогательныхъ механизмовъ). Нѣтъ необходимости въ увеличеніи водоизмѣщенія, запасы топлива также остаются неуменьшенными, но раіонъ плаванія (со включеніемъ топлива для вспомогательныхъ механизмовъ) можетъ быть увеличенъ при полной скорости,

по крайней мѣрѣ, въ 3 раза, а при крейсерскихъ скоростяхъ въ 4 раза. Такой проектъ вполнѣ осуществимъ съ технической точки зрѣнія.

3) *Подводныя лодки.* Наиболѣе подходящей областью примѣненія судовыхъ двигателей Дизеля является движеніе подводныхъ лодокъ въ непогруженномъ состояніи. Поэтому эти двигатели нашли здѣсь наиболѣе обширное примѣненіе. Требуемыя мощности легко развиваются вполнѣ надежными двигателями, для установки ихъ можетъ быть отведено достаточно мѣста и вѣсъ ихъ вполнѣ допустимый.

При этомъ размѣры машинныхъ отдѣленій по высотѣ допускаютъ примѣненіе только двигателей простого дѣйствія. Чрезвычайно сомнительно, поэтому могутъ ли быть когда либо установлены двигатели двойного дѣйствія, если только не будутъ значительно увеличены размѣры самихъ подводныхъ лодокъ.

Двигатели Дизеля могутъ быть съ успѣхомъ примѣнены для динамо запаснаго освѣщенія и вспомогательныхъ механизмовъ на большихъ корабляхъ, а также для движенія наливныхъ судовъ, вспомогательныхъ судовъ флота и обыкновенныхъ коммерческихъ судовъ умѣренныхъ мощностей и скоростей. Большія же коммерческія суда и океанскіе пароходы находятся въ отношеніи выбора двигателей въ такихъ же условіяхъ, какъ линейные корабли и броненосные крейсера. Однако въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ слѣдуетъ разсмотрѣть преимущества той или иной системы двигателей и принять во вниманіе опредѣленныя условія службы и не дѣлать преждевременныхъ обобщеній, особенно при проектированіи коммерческихъ судовъ.

М. Я.

ХРОНИКА.

С того памятного момента, когда, совершив исключительный по условиям переход из Гельсингфорса в Кронштадт, наш балтийский флот сосредоточился в Кронштадте и Петрограде, судьба его оказалась неразрывно связанной с судьбой Невской столицы и ее оплота со стороны моря — старика Кронштадта. При таких условиях, при такой предопределенной общности судеб у флота и Петрограда, все переживания последнего не могли не интересовать флот, не могли быть для него безразлично чуждыми. А переживаний этих было не мало даже при чрезвычайно повышенном темпе современной жизни, складывающем события в более спокойные периоды государственной жизни, способные привлечь самое серьезное и, по нормальному масштабу событий, заслуженное внимание. Взять хотя бы последовательно: убийство графа Мирбаха, германское требование о вводе военного отряда в Москву и, наконец, отъезд нового германского посла из нашей столицы. Все эти события сопровождались тяжелыми сомнениями в том, удастся ли сохранить купленный тяжелой ценой Бреста мир, или опять Россия окажется вовлеченной в великую борьбу народов. Проходили дни, пока выяснилась обстановка и в течение этих тяжелых дней приходилось, допуская худшее, готовиться к борьбе, приходилось сознавать, что решение вопроса о том, придется ли вновь нам переживать все ужасы войны, лежит вне нашей воли, не зависит от нас. К этим критическим моментам с особой, вполне естественной нервностью, относился Петроград. Нельзя забывать, что германские войска расположены в слишком опасной близости от Невской столицы, а германский флот в любой момент может появиться совершенно неожиданно в виду Кронштадта. Эти моменты не мог столь же остро не переживать и наш флот. К счастью, до настоящего времени все пережитые кризисы благополучно разрешались. По-видимому, германское правительство, в особенности под впеча-

тлением неблагоприятной обстановки на западном фронте, проникло сознанием рискованности слишком авантюристичной активности на Востоке. В этом нельзя не усматривать известной гарантии сохранения мира. Однако, было бы в высшей степени ошибочным и опасным преувеличивать и переоценивать ее значение. Уже одна многочисленность пережитых за последние месяцы кризисов наглядно показывает, в какое неуравновешенное время мы живем. Поэтому бдительность и поддержание полной боевой готовности флота и кронштадтских фортов являются насущно необходимыми. К счастью, можно думать, что уроки последнего времени не пройдут даром, а будут восприняты и использованы на благо России. В связи, повидимому, со всеми изложенными событиями, за последнее время значительно опустела Нева. Мелкие военные суда, преимущественно минные, которые еще сравнительно недавно в большом числе стояли у набережных, теперь почти все ушли вверх по реке, а в пределах города можно наблюдать кроме более крупных судов, лишь отдельные миноносцы и т. п., в общем весьма немногочисленные суда.

Постепенно начинает налаживаться нормальная жизнь, с ее будничными заботами и теми мелочами повседневной жизни, которым было бы ошибочно отказать в признании немаловажного их значения на общее ее течение. К числу таких немаловажных мелочей повседневности в жизни флота нам кажется возможным отнести имевшее место в Москве в течение последнего времени рассмотрение и утверждение смет Морского Комиссариата на второе полугодие текущего года (с 1-го июля по 1-ое января 1919 г.). На этот раз рассмотрение смет имело гораздо большее значение, чем обычно. Дело в том, что в настоящее время в организации Комиссариата имеет место известный беспорядок, свойственный обычно переходному времени. Только что кончилась война, вызвавшая к жизни многочисленные учреждения, которые постепенно сводятся на нет. Старая организация флота и морского ведомства, не соответствующая в той или иной степени современным требованиям, также постепенно разрушается, но еще частично сохраняется. Работают различные ликвидационные, эвакуационные и тому подобные органы, вызванные к жизни потребностями момента. Новая же органи-

зация также еще не вылилась в определенную, вполне законченную, форму, да и даже если бы вылилась уже в таковую, то могла бы быть проведена в жизнь без коррективов и дополнений только с наступлением более нормального времени. Пока же, в настоящее время, Морской Комиссариат не представляет вполне законченной и стройной картины, а только лишь быть может начальный набросок будущей картины, основную схему будущего чертежа. При таком общем состоянии можно сказать, что состав, организация и характер работ отдельных установлений Комиссариата, тем более не может считаться нормальным. При наличии подобной обстановки рассмотрение смет Морского Комиссариата в Москве имело несколько большее значение, чем простое рассмотрение смет и утверждение из года в год почти не меняющихся ассигнований нормального времени, так как на этот раз рассмотрение смет явилось естественным основанием к известному упорядочению общей организации комиссариата, так сказать первому приближению к новой его организации. Конечно, при современных, совершенно исключительных по своей трудности, финансовых условиях, каковые мы переживаем, рассмотрение смет прежде всего сводилось к возможному их сокращению, быть может для отдельных случаев и чрезмерному. Тем не менее, благодаря этой работе Москвы, много балласта отпало, а то, что осталось, получило добавочную санкцию для своего существования на наступившее полугодие.

В области военно-морской школы также приходится отметить интересное начинание, а именно—создание четырехмесячных ускоренных курсов для подготовки специалистов флота к занятию командных должностей. Организация этих курсов представляется нам в настоящее время имеющей значение главным образом с точки зрения первого опыта практического решения проблемы достижения военными моряками-специалистами командных должностей. С этой точки зрения проект ускоренных курсов, в настоящее время переходящий в стадию осуществления[1]), составлен достаточно широко (предусматриваются курсы по штурманскому делу, по механической части, по артиллерийской по минному делу, по электротехнической части и, наконец, по радиотелеграфной), но в то же время не задается слишком крупными задачами. Цель курсов, общий комплект слушателей ко-

[1]) В настоящее время курсы уже успешно функционируют. *Ред.*

торых ограничен тремя стами человек, дать флоту подготовленных к занятию командных должностей узких специалистов-техников, без сообщения им той разносторонней универсальной военно-морской подготовки, которую давали своим воспитанникам Морское Училище и Отдельные Гардемаринские Классы. Такое ограничение задачи курсов и поставленной им цели нельзя не признать для начала весьма благоразумной, так как лучше ограничить требования до возможного минимума, но их действительно выполнить, чем задаться чрезмерными задачами и их не осуществить. Недаром считается, что одним из основных минусов нашей школы является перегрузка программ вне соответствия со временем, дающимся на их прохождение. В особенности в настоящем случае такую скромность следует признать понятной в виду того, что предъявляя к поступающим довольно высокие требования в отношении общего образования, организаторы курсов не ввели экзаменов по общеобразовательным предметам, между тем как при комплектовании курсов взрослыми (специалисты флота—старшины) несомненно приходится считаться с тем, что при достаточности ценза у многих из поступающих знания будут в действительности не вполне удовлетворительными, многое может оказаться уже основательно позабытым. Столь же естественным является ограничение задачи курсов подготовкой узких специалистов-техников. Комплектуя курсы старшинами — узкими специалистами, организаторы курсов задаются целью возможно углубить их специальные знания по соответствующим специальностям. Надо думать, что опыт этих курсов даст много ценных указаний для будущего. Однако, в связи с их организацией в настоящее время, необходимо оживить деятельность учебных отрядов, так как при современных условиях, отвлечение на курсы трехсот старшин-специалистов с флота не может не поставить на очередь вопроса об их замещении. Имея же ввиду, что учебные отряды, хотя и в самом минимальном составе, существуют и следовательно возможность организовать подготовку специалистов имеется, необходимо хотя бы для начала и в сравнительно незначительных размерах ее организовать. Вообще, признавая с полной уверенностью невозможность и нецелесообразность организации в настоящее время военно-морской школы постоянного типа и в широком масштабе, так как еще не имеется для этого необходимых данных, мы считаем, что устройство временных курсов и организация занятий при наличных сред-

ствах в малом масштабе является вполне целесообразной для покрытия текущих потребностей.

В последнее время неоднократно возбуждался вопрос о судьбе Кронштадтской морской библиотеки, которая несомненно имеет слишком большую и серьезную ценность для флота, чтобы можно было относиться безразлично к ее судьбе. Среди морских книгохранилищ России эта библиотека занимает выдающееся место. Вообще наш флот не слишком богат книгохранилищами, да и может ли быть случай чрезмерного богатства в этой области? А наше время требует особо внимательного отношения к сохранению имеющихся у нас культурных ценностей и не столько к сохранению, сколько к наиболее рациональному их использованию. С этой последней точки зрения, нам кажется, и должен прежде всего разбираться вопрос о Кронштадтской Морской библиотеке. Разбирая последний с этой точки зрения, мы должны прежде всего сказать, что в отношениях дальнейшего использования, содержимое названной библиотеки, книжные богатства ее, необходимо разделить на две части—специальную (в самом широком объеме) и—неспециальную (беллетристика и т. п.). Для нас существенное значение имеет, конечно, лишь первая часть библиотеки, о которой мы и будем говорить. Чтобы не возвращаться ко второй, заметим, что сохранение ее в Кронштадте, в качестве городской ли, морской ли, или, наконец, общей библиотеки явилось бы наиболее правильным. Что же касается первой части, то оставление ее в Кронштадте, по нашему мнению, не явится целесообразнейшим ее использованием. В самом деле, в настоящее время находящиеся в Петрограде морские библиотеки (Библиотека Морского Комиссариата, библиотека Морской Академии и друг. более мелкие), далеко не являются столь богато снабженными по всем отраслям военно-морских знаний, чтобы их можно было считать не нуждающимися в дальнейшем пополнении и чтобы для них присоединение части книг из Кронштадтской Морской библиотеки явилось бы маловажным, в особенности в настоящее время, когда в связи с предстоящей нам работой по возрождению нашего флота, богатство снабжения книгами именно этих библиотек нельзя не признать особенно необходимым. Ведь как никак, а Центральным Управлениям Морского Комиссариата и Морской Академии предстоит принять несомненно значительное участие в этой работе и представляется весьма важным облегчить наиболее соответствующее ее выпол-

нение с научной точки зрения, для чего надо дать всевозможные средства и, в том числе, богато снабженные специальные библиотеки. Таким образом, первую часть книг Кронштадтской Морской библиотеки нам кажется вполне правильно было бы передать петроградским морским библиотекам, принимая во внимание особенную важность возможно широкого пополнения их книгами именно в настоящее время. Также нам кажется весьма желательной передача в петроградские морские книгохранилища также и библиотек расформируемых в настоящее время частей и учреждений, а также судов, сдаваемых к портам, с тем, однако, непременным условием, чтобы книги, оказывающиеся при этом излишними, передавались бы петроградскими библиотеками на пополнение таковых на местах. Таким путем в Петрограде образовалось бы весьма богатое книгохранилище по всем отраслям военно-морских знаний, что при наличии здесь же Морской Академии и таких сокровищниц, как Публичная Библиотека, сделало бы Петроград центром нашей военно-морской науки. Кронштадт не может быть таким центром и потому для него передача специальной части Морской библиотеки в Петроград не явится серьезной потерей. По вопросу о судьбе Кронштадтской Морской библиотеки Коллегия Народного Комиссариата по Морским делам поручила составить доклад Управлению Военно-Морских учебных заведений.

В. Новицкий.

БИБЛИОГРАФИЯ.

The Times Documentary History of the war. Vol. IV.—Naval, port 2. Издание Publishing Company Limited «The Times». Лондон, 1917 г. 535 стр.

Редакцией «Морского Сборника» только что получен четвертый том обширного английского издания «документальной истории войны», выпускаемой издательством «The Times».

Том IV всего издания в то же время является лишь вторым истории морской войны. Первый «морской» том, к сожалению, не получен.

Этот весьма основательный труд имеет целью опубликование в систематически классифицированном порядке всех документов касательно мировой войны с самого ее начала. Это сборник официальных документов, в свое время опубликованных правительствами всех наций—участников войны, дипломатической переписки, объявлений, военных приказов, донесений, телеграмм, а также всякого рода министерских и правительственных деклараций и сообщений для прессы, имеющих авторитетный характер. Печатаемые документы приводятся без комментарий; лишь в самых редких случаях издательство берет на себя приведение некоторых незначительных пояснений, преимущественно в целях разъяснения происхождения документов.

Как уже сказано выше, печатаемые документы систематизированы и классифицированы. Главное подразделение всего материала на части, по которым и выпускаются томы документов, таково:

I. Дипломатические.

II. Морские.

III. Военно-сухопутные.

IV. Заокеанские (касающиеся событий в заокеанских владениях и колониях Великобритании, а также и неприятельских, поскольку они не описаны в I и II).

V. Международное право (Законы войны, призовые суды и т. д).

Данный IV том (второй «морской») равно как это следует из предисловия, и другие, содержит в себе не только чисто-морские документы. Во многих случаях издательству приходится уклоняться довольно далеко в сферу дипломатическую и сухопутную, что является вполне естественным, т. к. далеко не всегда возможно выделить события морской войны из этих двух сфер. Так например «Операции в Персидском заливе и Мессопотамии» в значительной мере связаны с военно-сухопутными донесениями, а обширная корреспонденция «о событиях в связи с разрывом сношений с Турцией» — с дипломатической.

Как это и следовало ожидать от сборника документов, трудно с полной точностью указать, какой период военных событий охватывает полученный IV том. В оглавлении его значится ноябрь и декабрь 1914 года и, главным образом, напечатанные в нем документы относятся к событиям, происшедшим в эти месяцы, но даты самих документов и время их появления в печати (в других изданиях) охватывают период времени гораздо более широкий. Так например, дипломатическая переписка о турецких делах включает телеграммы от 3 августа н. ст. 1914 года, а письма германского адмирала ф. Шпее о победе у мыса Коронель, хотя и датированы 2 и 3 ноября 1914 года, были напечатаны в официальном издании Британского Военного министерства под названием «Дэйли Ревью» (Обзор Иностранной печати) лишь в январе 1917 года.

В числе прочего в книгу попали документы с описанием истории проникновения *Гебена* и *Бреслау* в Константинополь, описания морских боев с германскими крейсерами *Гнейзенау*, *Шарнгорст*, *Лейпциг*, *Дрезден*, *Кенигсберг*, *Нюрнберг* и *Эмден*, донесения об операциях, закончившихся взятием Цингтао, соединенная англо-французская операция у берегов Бельгии в октябре 1915 г. и ряд событий морской войны на других театрах (включая и русские) современных вышесказанным. Очень многие из собранных документов известны всему миру и в этом отношении заслуга издательства заключается лишь в их собрании и систематизации, другие же, для русских читателей, совсем, или почти, неизвестны. К этим последним надо отнести ряд стенографических отчетов заседаний английских палат, на которых делались самые разнообразные запросы представителям Адмиралтейства. Запросы эти интересны с бытовой точки зрения и показывают

до какой степени распространено среди английских общественных деятелей детальное знакомство с делами флота; от самых радикальных проблем о существе морских операций до мелочных вопросов в роде «Правда ли, что служащим в морском резерве запрещено носить усы»—все обстоятельства жизни флота проходят через контроль народных представителей.

Книга снабжена основательным систематическим указателем, что, конечно, совершенно необходимо для подобного рода изданий. На детальность указателя укажет его объем, равный 45 страницам (всего в книге свыше 500 стр.). С внешней стороны издание не оставляет желать ничего лучшего: это типично-английская основательная книга на хорошей бумаге с четким шрифтом, в прочном и изящном переплете.

Словом, во всех отношениях появление «Документальной истории войны» нельзя не приветствовать. Значение ее для всякого, намеревающагося работать в любом из вопросов, связанных с мировой войной, несомненно. Конечно, еще не все военные документы сделались общественным достоянием, ибо несмотря на истекшее четырехлетие, мировая борьба продолжается, но как систематизированное второе приближение [1]) к конечному сборнику материалов, появление которого возможно ожидать лишь через несколько лет по окончании войны, данное издание должно быть признано весьма удовлетворительным.

В *«Торгово-Промышленной газете»* (№№ 46, 47 и 61) появились три статьи *Г-на Виктора Новицкого*, посвященных вопросам торгового судоходства под заглавием *«Стандартизированное судостроение»*, *«Перспективы морской торговли»* и *«К подготовке моряков коммерческого флота»*.

Первая статья о стандартизированном судостроении заслуживает быть особо отмеченной, ибо, несмотря на то, что заграницей «стандартизация» судов является родной сестрой пользующагося исключительной (заслуженной) популярностью вопроса о тоннаже вообще, его нехватке и мерах пополнения, русская печать, вероятно по причине вообще малого распространения среди нее трактовки морских вопросов, очень слабо реагирует на это.

---

[1]) Первое приближение—это, по нашему мнению, самые документы, появлявшиеся по мере их поступления в повременной печати.

Автор, поскольку это вообще возможно в краткой газетной статье, поясняет причины, откуда появилось стремление к фабрикации однотипных судов, указывает на преимущества и недостатки этой системы.

Разбирая преимущества, он справедливо указывает на быстроту и на экономичность постройки, на удобство обслуживания и подготовки личного состава и на выгоды, которые, при широком распространении стандартизации, могут быть извлечены из нее при условиях соответственной аккомодации портовых разгрузочных приспособлений. Действительно, кому из моряков неизвестны бесконечные неудобства, проистекающие при погрузке угля с транспорта из за того, что расположение трюмов угольщика не соответствует стрелам корабля, на который производится погрузка, или горловинам его угольных ям. При соответственном развитии технических приспособлений в портах и при «разнокалиберности» торговых судов, такие же неудобства испытываются и в портах. И насколько будет достигнуто упрощение грузовых операций, если в торговых судостроении и портостроительстве будет в полной мере проведен принцип «стандарта», уже получивший широкое распространение во многих областях промышленности, а в частности, в железнодорожном деле.

К сожалению, автор не дает (вероятно по недостатку места) цифровых и прочих фактических данных о положении стандартизированного судостроения за границей. Позволим себе несколько пополнить в этом направлении его статью.

Перейдя, вследствие угрожающего положения с тоннажем, к постройке национальных (не частновладельческих) торговых флотов в 1917 году, Англия и особенно С. Штаты приступили к выполнению колоссальных судостроительных программ. В частности американская программа предусматривала постройку 7.968.000 рег. тонн брутто, при чем в большей своей части этот тоннаж создается на принципе стандартизации. Уже в октябре 1917 г. публикуется первый американский рекорд быстроты постройки стандартного судна в 10200 тонн в 3 месяца 3 дня (с закладки до спуска). Дальнейшие данные свидетельствуют об успехе американцев в деле выполнения программы. Программа была окончательно утверждена в августе 1917 года, а к 1 марта 1918 г. было уже выполнено восемь процентов ее, а в следующие 3 месяца—28%. Дабы оттенить еще ярче наглядность выгоды дела стандартизации, без которого столь грандиозные успехи С. Шта-

тов не могли бы быть достигнуты, можно привести следующие данные: 1) до войны С. Штаты строили в год не более 200 тысяч тонн торговых судов, а в 1918 году, при вышеописанном темпе судостроения, создадут около 5 миллионов тонн, т. е. в 20 раз более; 2) рекорд быстроты постройки торгового судна во Франции в 1912 или 1913 году был (от закладки до спуска) около 9 с лишним месяцев, таким образом американский рекорд 1917 года превзошел вышеуказанный французский в 3 раза. Надо иметь в виду, что приведенный американский—один из ранних и, по всем вероятиям, в 1918 году он еще значительно улучшен.

Конечно, и у этого дела, как справедливо отмечает автор, есть обратная сторона медали, но нужно думать, что положительные его стороны значительно искупают отрицательные. В более мелких производствах принцип стандарта давно оправдался и, хотя дешевые автомобили Форда или американские часы в 1 доллар, уступают по качествам другим автомобилям или дорогим карманным часам, зато первые несравненно дешевле и во много раз быстрее производятся нежели вторые.

В той же «*Торгово-Промышленной газете*» от 21 июля с. г. мы находим отзыв о новом морском журнале под названием «*Балтийский Морской Транспорт*».

Этот еженедельник является официальным изданием областного управления водным транспортом Балтийского моря. Цена за 1 месяц—3 рубля. Редакция и контора в Петрограде—Мойка, 106.

Журнал начал свое существование в настоящем году и сначала выходил под названием «Известий Балтийского Областного Комитета и Управления водным транспортом Балтийского моря». Теперь же переименован в «Балтийский Морской Транспорт».

Как во всех официальных журналах, каждая его книжка состоит из двух частей—официальной и неофициальной. В последней (в первом № журнала) была напечатана статья по вопросу смежному с затронутым в только что описанной статье В. Новицкого о стандартизированном судостроении. Статья в «Балтийском Морском Транспорте» написана г-ном Р. Л. и называется «Эволюция мирового торговаго судостроения во время войны».

Наконец, дабы исчерпать то, что нам удалось найти в русской прессе за последние месяцы по вопросам торгового тоннажа, надо упомянуть небольшую статью г-на И. Г., напечатанную в «*Новой Жизни*» от 16 июля с. г. Называется она «*О подводной войне*», а почерпнута из военно-морского обозрения шведской газеты «Dagens Nyheter». Статья представляет громадный интерес многочисленными цифровыми данными о состоянии мирового тоннажа, его потерях и размерах торгового судостроения. Сопоставляя последние, военно-морской обозреватель приходит к выводу, весьма благоприятному для Держав Согласия, а вместе с тем, принимая во внимание вставшую из за нехватки мирового тоннажа угрозу мирового голода, и для всего мира.

Заключительный абзац этой статьи в «Новой Жизни» начинается так:

«Беспощадная подводная война поставила было Согласие, а прежде всего Англию, в довольно опасное положение; самый критический момент пришелся на первую четверть текущего года, когда постройка судов в Англии, а в особенности в Америке, не возмещала еще потерь. Если судостроительная программа в предначертанный срок будет выполнена, то угрозу «подводной войны» придется считать сломленной....».

В последней книжке «Морского Сборника» мы упомянули о ряде статей г. NN в «Новой Жизни» «*Проблема Тихого океана*». В виду закрытия газеты, цикл статей остался незаконченным, остановившись на главе IX, напечатанной в № газеты от 16 июля.

В последнее время очень многие при выборе средств защиты Государства ищут новизны и поддаются модным веяниям, пренебрегая совершенно старыми и хорошо испытанными средствами обороны. Вот почему не безъ интересно познакомиться с содержанием очерка—la torpille de 533, помещенного в Moniteur de la Flotte № 51, за истекший год. Автор этого очерка говорит, что последний тип самодвижущейся мины в 533 m/m имеет много сторонников, так как принято думать, что более сильная мина произведет и более сильное разрушительное действие. Но после тщательно произведенных опытов пришлось убедиться, что мина в 533 m/m не оправдала возлагавшихся на нее надежд.

Около пяти лет тому назад завод Блисс в Нью-Йорке к самодвижущимся минам применил как двигатель тюрбину, приводя

ее в действие нагретым сжатым воздухом. Так как коэффициент полезного действия всякой турбины зависит от угловой скорости ее лопаток, то явилась необходимость увеличить диаметр мины и, вот, появился новый тип ее, мина Блисс-Левит, с калибром в 533 m/m (21 дюйм).

Французское морское министерство заказало заводу Блисс изготовить и выслать в Тулон 2 мины этой системы, но заказ до сих пор остался невыполненным. Морские министерства других держав, боясь запоздать с нововведением, поторопились вооружить ими свои новые суда. Между тем, в настоящее время уже вполне выяснилось, что применение этих мин дало более чем скромные результаты. Мины оказались тяжелыми, громоздкими, а главное— плохо поддающимися регулировке при современных больших скоростях. Северо-Американские Соединенные Штаты в настоящее время уже возвратились к прежнему калибру мин в 450 m/m. Диаметр этот ими признан наиболее подходящим для самодвижущихся мин, при чем длина не должна, однако, превосходить 15-ти калибров, так как в противном случае при движени мина плохо держится на курсе. К этому нужно еще добавить, что уменьшая калибр с 533 m/m до 450 m/m число мин на судах может быть увеличено, а скорость стрельбы ими значительно повышена.

Итак, не следует поддаваться гипнозу и брать пример с иностранных государств, так как и мина в 450 m/m, но удлиненная, во всех отношениях дает вполне удовлетворительные результаты.

Е.

Мысли адмирала Дегу и его оппоненты.

Бывшій начальникъ французской высшей морской школы, контръ-адмиралъ Дегу, продолжаетъ высказывать на страницахъ журнала «Revue des deux mondes» весьма интересныя мысли, среди которыхъ одно изъ самыхъ выдающихся мѣстъ должна занять идея созданія «четвертаго фронта» или атаки Германіи съ сѣвера, т. е. со стороны ея побережья Сѣвернаго и Балтійскаго морей. Эта идея проводится въ рядѣ статей, появившихся въ выпускахъ этого журнала отъ 1-го марта, 1-го іюня и 15-го іюля, на которыхъ нельзя не остановиться и не передать сущность высказанныхъ въ ней мыслей.

Въ первой изъ этихъ статей («La Guerre des côtes et les deux blocus») французскій адмиралъ останавливается, главнымъ образомъ, на условіяхъ прибрежной войны, а относительно объявленной нѣмцами въ началѣ этого года блокады, послѣ разсмотрѣнія той обстановки, которая привела нѣмцевъ къ рѣшенію объявить «безпощадную подводную войну», говоритъ, что обстоятельства заставляютъ союзниковъ предпринять рѣшительныя операціи противъ базъ нѣмецкихъ подводныхъ лодокъ и такъ какъ англичане уже сдѣлали первый шагъ для его выполненія, т. е. поставили минное заграждение поперекъ Сѣвернаго моря, то можно говорить о дальнѣйшемъ развитіи этой операціи.

Относительно же прибрежной войны онъ доказываетъ значеніе на исходъ военныхъ дѣйствій атакъ приморскихъ укрѣпленій посредствомъ соединенныхъ усилій арміи и флота и останавливается на томъ фактѣ, что успѣхъ въ этомъ родѣ веденія морскихъ операцій обезпечивался появленіемъ новыхъ средствъ борьбы въ видѣ судовъ оригинальнаго типа, какими были батареи д'Арсона подъ Гибралтаромъ, первые броненосцы подъ Кинбурномъ, канонерскія лодки при Бомарзундѣ, мониторы во время войны Соед. Штатовъ за нераздѣльность союза и т. д. Поэтому онъ считаетъ вполнѣ возможнымъ веденіе систематическихъ операцій противъ германскихъ прибрежныхъ укрѣпленій, слѣдуя завѣту такихъ моряковъ, какъ Нельсонъ, Сюффренъ, Фараггутъ, Портеръ и Курбе, но веденіе прибрежной войны такого рода требуетъ не только наличія у союзниковъ огромныхъ морскихъ силъ, но и созданія имп особыхъ средствъ борьбы въ видѣ мелкосидящихъ судовъ, вооруженныхъ орудіями не только для настильной стрѣльбы, но и для навѣсной. Однимъ изъ образцовъ такихъ судовъ, кромѣ возродившихся во время этой войны мониторовъ, онъ считаетъ особые моторные плоты съ установленными на нихъ мортирами крупнаго калибра и доказываетъ, что при наличіи этихъ средствъ, а также значительнаго содѣйствія многочисленныхъ воздушныхъ флотовъ, атака германскихъ укрѣпленій можетъ вестись съ успѣхомъ при томъ условіи, если будутъ проявлены надлежащія настойчивость и выдержка при преслѣдованіи опредѣленно поставленной цѣли. Затѣмъ онъ разбираетъ значеніе во время этого рода операцій различныхъ минъ, какъ заграждения, такъ и самодвижущихся и средствъ для парализованія ихъ дѣйствій а относительно раздѣленія дѣятельности линейнаго флота и прибрежныхъ судовъ

говоритъ, что оно должно быть такимъ же, какъ и на сухомъ пути, гдѣ при операціи противъ крѣпости всегда долженъ быть осадный корпусъ и прикрывающая его дѣйствія армія.

Затѣмъ въ слѣдующей статьѣ («Où en sont les deux blocus») адмиралъ Дегу возвращается къ тому же вопросу, послѣ того, какъ разбираетъ условія, въ которыхъ проходитъ выполненіе двухъ блокадъ—германской «подводной» и союзной противъ береговъ Германіи. Относительно первой изъ этихъ операцій онъ отмѣчаетъ, что нельзя закрывать глаза на тяжелое положеніе союзниковъ и слѣдуетъ признать фактъ превышенія числа строющихся нѣмцами подводныхъ лодокъ надъ числомъ уничтожаемыхъ союзниками и фактъ превышенія числа топимыхъ нѣмцами англійскихъ пароходовъ надъ строющимися [1]).

Вообще онъ приходитъ къ заключенію, что германская блокада представляетъ большую опасность, какъ съ точки зрѣнія уничтоженія большого количества союзныхъ торговыхъ судовъ, такъ и потому, что нейтральныя державы терроризуются и избѣгаютъ по возможности посылать свои торговыя суда въ море. Для этого необходимо: во-первыхъ, прекратить дѣятельность германскихъ подводныхъ лодокъ и, во-вторыхъ, сдѣлать блокаду Германіи болѣе дѣйствительной. Останавливаясь, прежде всего, на второмъ изъ этихъ вопросовъ, онъ обращаетъ вниманіе на недостатки блокады Германіи, однимъ изъ которыхъ является то, что оно представляетъ «блокаду на разстояніи» и основана, главнымъ образомъ, на осмотрѣ судовъ въ морѣ на ведущихъ въ Германію и нейтральныя порты путяхъ. Поэтому блокаду Германіи нельзя назвать дѣйствительной и даже въ случаѣ проведенія правительствомъ Соед. Штатовъ проектируемой мѣры — запрещенія вывоза продуктовъ въ сосѣднія съ Германіей нейтральныя страны, непріятельская держава еще долго можетъ продержаться, такъ какъ въ ея распоряженіи для полученія продовольствія имѣются обширныя области Турціи, Румыніи, Россіи и т. д. почему результатовъ такой блокады приходится ждать еще очень долго.

Поэтому выполненіе блокады должно быть организовано на другихъ, болѣе дѣйствительныхъ, основаніяхъ и она должна на-

[1]) Изъ заявленій англійскихъ премьеръ-министра и морского видно, что это положеніе измѣнилось и новыхъ судовъ только въ Англіи строится уже больше, чѣмъ ихъ гибнетъ отъ германскихъ лодокъ.

Ред.

ходиться въ связи съ рѣшительными операціями противъ германскихъ подводныхъ лодокъ.

Что же касается этихъ операцій, то несмотря на разнообразіе средствъ для борьбы съ этими судами, самымъ дѣйствительнымъ будетъ завладѣніе тѣми базами, изъ которыхъ они выходятъ и это можетъ быть достигнуто только при помощи организаціи прибрежной войны. Для доказательства, что эта война необходима, авторъ критикуетъ такую, предпринятую англичанами, мѣру, какъ постановка сѣтевого и миннаго загражденія поперекъ Сѣвернаго моря, которая отнюдь не препятствовала германскимъ подводнымъ лодкамъ выходить въ море, пользуясь ихъ территоріальными водами Даніи и Голландіи, или проходя, напримѣръ, изъ Вильгельмсгафена Кильскимъ каналомъ въ Балтійское море и затѣмъ Бельтами въ Скагеракъ въ обходъ англійскаго загражденія. Поэтому союзникамъ ничего не остается другого, какъ создать «четвертый сѣверный фронтъ» въ дополненіе къ западному (франко-англійскому), восточному (русскому) и южному (итальянскому), когда можно будетъ одновременно предпринять наступленіе съ четырехъ сторонъ центральныхъ державъ.

Объ организаціи этого новаго фронта говорится въ третьей статьѣ (Les offensives conjuguées), въ которой опровергаются всѣ возраженія противъ возможности выполненія этой операціи и указывается, какъ преодолѣть всѣ связанныя съ ней затрудненія въ видѣ, напримѣръ, невозможности нарушить нейтралитетъ Даніи, безъ чего нельзя будетъ высадить вблизи германскихъ предѣловъ войска; примѣра постигшей союзниковъ неудачи у Дарданеллъ и т. д.

Относительно нарушенія нейтралитета Даніи, адмиралъ Дегу говоритъ, что во время этой войны нѣмецкое правительство столько разъ нарушали нейтралитетъ скандинавскихъ странъ самымъ возмутительнымъ образомъ и тѣ относились къ этому совершенно пассивно, почему не можетъ быть и рѣчи о какомъ-либо затрудненіи въ этомъ отношеніи.

О неудачѣ у Дарданеллъ онъ говоритъ, что эта операція была предпринята съ недостаточными силами и было неправильно избрано мѣсто нанесенія удара, при чемъ если бы союзники высадились въ Сароскомъ заливѣ и немедленно направились бы на пересѣчку желѣзнодорожной магистрали Софія—Константинополь, то результатъ былъ бы другой и въ настоящее время, когда необходимо напрячь всѣ условія для скорѣйшаго сокрушенія мощи

Германіи, эта операція должна быть возобновлена, какъ входящая въ общій планъ совмѣстнаго наступленія на всѣхъ фронтахъ.

Въ такомъ видѣ представляются идеи французскаго морского писателя о развитіи наступательныхъ операцій противъ Германіи и т. к. здѣсь немыслимо привести всѣ его положенія, высказываемыя въ защиту отстаиваемой имъ идеи, то приходится только ограничиться приведенными здѣсь выдержками и отослать интересующихся этимъ вопросомъ къ указаннымъ выше статьямъ, въ которыхъ, между прочимъ, говорится, что вполнѣ возможно, что «жители Берлина услышатъ громъ французской тяжелой артиллеріи» и «надо помнить, что эта столица Германіи находится отъ моря не дальше, чѣмъ Парижъ».

Въ заключеніе нельзя не отмѣтить, что эти идеи французскаго адмирала не остались незамѣченными въ англійской и французской печати и, напримѣръ, приблизительно то же самое высказалъ въ іюлѣ с. г. бывшій англійскій морской министръ г. Черчилль, который настаивалъ на необходимости замкнуть стальное кольцо вокругъ Германіи, для чего по его словамъ союзники располагаютъ силами по крайней мѣрѣ въ 200 линейныхъ кораблей съ 2.000 орудіями крупнаго калибра, 15.000 средняго и по этому поводу, а также и статей адмирала Дегу, г. Байвотеръ въ журналѣ «The Navy» (августъ с. г.) говоритъ о невыполнимости успѣшной атаки германскихъ укрѣпленныхъ портовъ, представляющихъ рядъ сооруженій, на которыя нѣмцы въ продолженіе десяти, предшествовавшихъ этой войнѣ, лѣтъ истратили болѣе 40 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ и для атаки одного изъ такихъ портовъ потребуется не менѣе, какъ весь «Grand Fleet» и половина британской арміи, при чемъ операція у Дарданеллъ является дѣтской игрой по сравненію съ атакой Вильгельмсгафена, Куксгафена или другого какого либо порта. Но съ другой стороны, г. Байвотеръ не опровергаетъ детальныя предположенія французскаго адмирала, почему его возраженія имѣютъ поверхностный характеръ.

В. Э.

За последнее время русская периодическая литература обогатилась несколькими новыми журналами, посвященными судоходству—морскому и речному. Из их числа надо отметить два официальных органа—„*Водный Транспорт*“, издающийся в Москве Главным Управлением Водного Транспорта и „*Балтий-*

ский Морской Транспортъ"—официальный еженедельник Областного Управления водным транспортом Балтийского моря.

„*Водный Транспорт*" выпустил первый свой номер в июне 1918 года, предполагая свое издание еженедельным. Журнал состоит из следующих отделов: 1) Официальный отдел, состоящий из декретов, постановлений и циркуляров по водному транспорту, 2) Деятельность организаций по водному транспорту, 3) Статьи, 4) Иностранный отдел, 5) Обзор печати, 6) Хроника, 7) Справочный отдел, 7) Библиография. Центральная часть первых номеров журнала—статьи посвящены вопросам национализации флота, вызвавшей к жизни и самое Главное Управление по делам водного транспорта и его журнал. Много места уделено внутреннему водному транспорту—навигации по рекам, но и вопросы морского судоходства не обходятся в журнале молчанием. Так например, в номере первом журнала помещена небольшая статья г. С-ъ. «Балтийский Торговый Флот», а в иностранном отделе первого и второго выпусков приведены краткие выдержки из русской и германской печати по вопросам русского и иностранного торгового мореходства. Журнал, как мы указали, издается в Москве, редакция и главная контора—Кузнецкая ул., 14, подп. цена на год—32 рубля.

„*Балтийский Морской Транспорт*" начал выходить в апреле этого года под названием „*Известия Балтийского Областного Комитета и Управления водным Транспортом Балтийского моря.* В июне вышедший шестой номер еженедельника появился уже под названием „*Балтийский Морской Транспорт*". Естественно, что и в этом журнале, как и во всяком периодическом органе, имеются официальный и неофициальный отделы. Последний в последних выпусках „Балтийского Транспорта", расширился еще подотделом беллетристики, в котором помещаются небольшие оригинальные и переводные рассказы, преимущественно из морского быта. Очень подробно ведется отдел под названием „Новости водного транспорта", в котором тщательно подбираются все материалы из русских и иностранных (к сожалению пока только из немецких и скандинавских) газет и журналов по вопросам торгового судоходства. Этот отдел и отдел обзора печати представляют весьма ценную хронику для работающих по вопросам торгового мореплавания. Из специальных статей, появившихся в этом новом еженедельнике, надо отметить напечатанную в № 7 (12) от 10 августа—„Русский мор-

ской торговый флот и Брестский мирный договор" Юр. Филиппова, его же работу „К вопросу о вольной гавани в Петрограде" №№ 2 (7) и 3 (8) журнала и др.

„Балтийский Морской Транспорт" издается в Петрограде (Мойка, 106). Подписная цена на 1 мес.—3 рубля с пересылкой в месяц, в розничной продаже—75 коп., что по переживаемому времени, имея в виду еженедельный выпуск журнала в 30—65 страниц и изящную внешность обложка Сергея Чехонина, надо считать весьма умеренным.

В июле появился в свет и еще один журнал по вопросам водного транспорта под названием „*Жизнь моря и реки*", являющийся органом Петроградского отдела Всероссийского Союза работников Водного Транспорта.

Среди других журналов, родившихся в течение 1918 года, надо отметить орган Высшего Совета Народного Хозяйства под названием „*Народное Хозяйство*".

Хотя журнал этот и не занимается специально вопросами, соприкасающимися непосредственно с морем и морской жизнью, но читатели „Морского Сборника" могут найти в нем небесполезные для себя сведения. Мировая война показала всем воочию сколь зависимы ныне друг от друга вопросы народного хозяйства и экономики с вопросами военно-сухопутными и военно-морскими и те, кто желают сознательно отнестись или к оценке современного военного и военно-морского положения, или к анализу подходящей к концу мировой войны, должны обратить свои взоры на области экономики и хозяйственной жизни страны.

„Народное Хозяйство" выходит 2 раза в месяц, издается в Москве, Б. Златоустинский пер., 6. Петроградское отделение по подписке и розничной продаже, Тучкова наб., 2 б.

В конце сентября вышел под новой редакцией и новым названием и ежедневный орган, посвященный народному хозяйству „*Финансы и Народное Хозяйство*".

Существовавшая более 25 лет „Торгово-Промышленная Газета" стала с этого времени выходить под вышеприведенным заглавием. В своем обращении, помещенном в первом номере „Финансов и Народного Хозяйства" редакция, объясняя необходимость произведенной реформы происходящим коренным изменением всего уклада экономической жизни страны, намерена впредь „посвящать свои столбцы всем мероприятиям Советской власти

в области экономики и финансов". Одновременно с этим газета призывает к тесному сотрудничеству в самом широком размере ее бывших сотрудников, в особенности, в технических вопросах.

В чисто морской сфере, вопросах русского и иностранного торгового мореходства, реформированный орган так же, как и его предшественница, „Торгово-Промышленная Газета", остался наиболее интересующимся и осведомленным по сравнению с прочими выходящими в России ежедневными газетами.

С 13 октября при газете стал выходить еженедельник под названием „*Еженедельник Комиссариата Финансов и Совета Народного Хозяйства Северной Области*" поставивший себе целью „охватить в обработанном по определенной системе, виде весь законодательный материал по финансово-экономическим вопросам за истекший почти годовой период времени, а также и имеющий появиться за известный (недельный) период времени материал по этим вопросам". Обращаясь к классификации материалов, мы видим, что журнал предполагает их классифицировать по 17 основным отделам, среди которых отд. XIV будет специально посвящен „Военному и Морскому делу".

„*Военное дело*". Под таким названием с июня сего года начал выходить в Москве еще один еженедельный журнал, заслуживающий самого серьезного внимания. Задача журнала, как она формулирована редакцией в первых же №№ его—„воссоздание боевой мощи России". Редакция считает, что, в связи с решением провести всеобщее воинское обучение и создать боеспособную армию, явилась настоятельная необходимость в издании журнала для всестороннего научного изучения громадного материала, добытого во время последней мировой войны [1]). „Опыт войны", говорит она,—„должен стать достоянием всего народа и послужить уроком для создаваемых вооруженных сил". „Допуская по вопросам военного дела совершенно свободный обмен мнений, редакция будет печатать и те статьи с отдельными положениями которых она может и не соглашаться".

В журнале участвуют многие из бывших офицеров Генерального Штаба—видные участники минувшей войны. Ряд статей, помещенных в выпущенных уже номерах, свидетельствует о разностороннем и обильном материале, находящемся в распоря-

[1]) Материалы по вопросам войны на море будут печататься в „Морском Сборнике", начиная с 1919 г.

Ред.

жении редакции и умелом подборе его применительно к нуждам настоящего времени. Так в № 2-м—В. Борисова „Стратегия Великорусского фронта", В. Третьякова—историческая справка „Французская революционная война 1792—1796 г." Очень наглядно, с многими схематическими рисунками, ведется обзор сухопутной войны на французском фронте под названием „Стратегия на англо-французском фронте", что, вместе с „Иностранной военной хроникой" и „Календарем войны" дают достаточно полную картину событий на западном и других театрах войны.

Сверх журнальной деятельности редакция организует в Москве и других пунктах „Аудиторию военного дела", целью которой поставлен обмен мнений среди военной массы путем „живого слова" и популяризация воинного дела в широкой публике.

Редакция и контора журнала помещаются в Москве, Пречистенка, Мертвый переулок, 10. Подписка принимается в магазинах Сытина; цена на три месяца—10 рублей.

Н. Васильев. „Почему Российской Демократической Республике нужен торговый флотъ". Издание редакции журнала „Труженник моря". Гельсингфорс, 1917 г.

Небольшая популярная брошюра, изданная при участии Всероссийского Союза Моряков и Речников Торгового Флота. Краткое содержание ее таково: место русского торговаго флота в ряду флотов других держав; путь, которым Германия достигла морского торгового могущества; несоответствие русского торгового флота с русской внешней торговлей; подготовка других держав к экономической борьбе после войны; отсутствие аналогичной работы в России и опасность этого; вывод—надо строить национальный флот. Читается с интересом. С частными выводами автора о будущем военном флоте в виде только минных и подводных судов можно и не соглашаться.

ИНОСТРАННОЕ ОБОЗРЕНИЕ.

Сколько нибудь крупных морских событий на театрах войны за последний отчетный месяц не было, и не было даже ни слухов о них, ни сообщений из пресловутых авторитетных источников, ни вообще разговоров о деятельности боевых флотов. Морские сенсации решительно отсутствовали.

Германские эскадры мирно и спокойно пребывали в портах; англичане не приближались к побережью Мокрого Треугольника; австрийцы не проявляли никакой деятельности в обычно-шумном районе Отранто; и даже итальянцы, как сие не странно, ни разу не напечатали ни одного официального, ни официозного сообщения о блестящих подвигах своих моряков в Адриатике словом, все было тихо, если не считать нескольких очередных потоплений подводными лодками торговых пароходов и двух взрывов рыбачьих судов в Северном море на минных банках.

В сущности говоря, оно и не удивительно. Морские силы центральных держав категорически исчерпали уже все возможности своей инициативы, и нового для них теперь, особенно при нынешней обстановке, ничего больше не осталось. Эвентуальная попытка оживить стратегическими мероприятиями пути Эгейского моря (об этом вначале шли какие-то туманные толки) была бы заранее осуждена на фиаско, из-за своеобразного положения, занятого Турцией, и главное—из-за присутствия там вполне серьезных сил английского и французского флота.

Каттаро, Рагуза-веккиа и Себенико окончательно разочаровали в себе даже наиболее неукротимых мечтателей. Океаны закрыты. А Вильгельмсхавены, Куксхавены и прочие порта

устьев Яде, Везера и Эльбы, непобуждаемые больше к стратегии докучливыми напоминаниями сухопутной главной квартиры, не имеют теперь импульса для съемок с якоря.

Что же касается флотов согласия, то и здесь тоже не было абсолютно никаких поводов к погоне за сенсациями. Охранная, дозорная и конвойная службы проходят в обстановке вполне удобной, благоприятной и мало чем стесняемой, так что сухопутное командование имеет безусловно все основания быть довольным своими адмиралами и не имеет никаких оснований понукать их к совершению каких либо добавочных драматических эффектов.

Таким образом, мы видим, что одна группа боевых флотов *не может* ничего делать, а другая *не хочет* делать ничего нового. Событий при этом условии быть не могло. И не было.

Впрочем, высшие военные власти на обоих сторонах повидимому и не огорчались спокойствием на морях и не проявляли специального интереса к своим морским силам. Их внимание было целиком поглощено сперва событиями на сухопутных фронтах западном и балканском, а затем—событиями в Швейцарии (по некоторым источникам, в Страсбурге), где на сей раз дипломаты, насколько можно судить, решили серьезно приступить к исполнению своих обязанностей. Удастся ли им эта задача, мы, по скудности поступающих к нам сведений,—знать не можем, но надеятся теперь можем безусловно.

Эти дипломаты в продолжении целого ряда страдных лет до войны без устали старались распутать тот слишком сложный узел современных политических и хозяйственных интересов Европы, который создался в результате портсмутского мира, англо-французских колониальных договоров 1905 года и знаменитого прыжка «Пантеры». Но так как они фактически не могли преуспеть, то и передали дело мечу, препоручив ему рубить этот узел.

Подобно узлу фригийского царя, это узел Европы предвещал великую власть тому, кто съумёет разъединить оба конца веревки. В четвертом столетии до Р. Х., в храме гордийского Зевса появился Александр Македонский с мечом

вполне приспособленным для таких операций. Узел был разрублен, и в скором после того времени Исса подтвердила предание. В XX веке Александров Македонских не нашлось; мечи оказались непервосортными и, несмотря на четыре года ожесточеннейшей войны, не смогли разрубить нашего узла. Теперь уже ничего не поделать, и веревку придется распутывать вручную мирным образом, вложив никудышные мечи в ножны. По крайней мере, таково мнение тех, кому сие ведать надлежит.

Не только будет чрезвычайно трудна сама задача, но и труден даже первый приступ к ней. Уже целый месяц прошел в безрезультатных переговорах о Ваффенруэ (приостановка военных действий), а о Ваффенштильштанд (настоящее перемирие) не приходится пока и думать. Одна сторона не доверяет другой, а так как другая не доверяет первой столь же радикально, то приходится волей-неволей измышлять какие нибудь экстраординарные меры для возможности вступить в переговоры *не на базе доверия*.

Мы оставляем в стороне вопрос о рассмотрении этих мер, поскольку они относятся к сухопутной политике, и займемся морской стороной вопроса. Здесь нам прежде всего приходится констатировать бесспорный факт, что ни американский флот на океанских путях, ни английский в Северном море, ни франко-итало-англо-японский в районе моря Средиземного,— не могут ни в какой степени внушать опасений центральным державам в тот период времени, который потребуется для мирных переговоров. Нападать ни на что морское-германское эти флоты не станут по той всеисчерпывающей причине, что ничего морского-германского на открытых морях нет. Ну, а нападать на сухопутье центральных держав флотам не имеет смысла, да оно попросту и не дано этим флотам по самой природе их, как нерасполагающих свободными десантными армиями.

Германии таким образом не к чему опасаться какого либо коварства со стороны союзных адмиралов. Она и не опасается, и фактически не поднимает по сему поводу никаких прений.

Союзные флоты не представляют препятствий для начала мирных переговоров.

Совсем иначе оценивается вопрос с точки зрения возможностей, открывшихся перед германским флотом. Англичане полагают, что если перемирие будет сопровождаться ослаблением дозорной и охранной службы, то германский флот окажется в состоянии предпринять кое-какие операции, которые, в случае удачи, повлекут за собой коренное изменение обстановки на морях. Так как дозорную и охранную службу разумеется придется ослабить (ведь, есть безусловная возможность, что самые переговоры о мире затянутся на весьма долгий срок), то, при отсутствии доверия между договаривающимися сторонами—является совершенно необходимым создать такую обстановку, которая искусственно дала бы государствам согласия уверенность в морской безопасности.

Необходимость создания такой обстановки понятна сама собой, но с другой стороны понятна сама собой и трудность этой задачи. «Таймс», повидимому в полном согласии с общественным мнением островитян, категорически заявляет, что «перемирие без гарантии не имеет никакой ценности, т. к. единственными гарантиями являются факты». Это несколько замаскированная фраза весьма радикально расшифровывается редакцией газеты «Дэйли Телеграф», которая единственным возможным морским фактом и единственной приемлимой морской гарантией считает не более и не менее как выдачу германского боевого флота, «без какой выдачи перемирие состояться не может».

Уже одно требование о переводе германских эскадр в порта Соединенного Королевства представило бы собою неслыханный скандал. Осуществление же этого требования произвело бы вероятно катастрофически-мрачное впечатление внутри фатерланда. На практике вряд ли правительство Макса Баденского окажется в состоянии согласится на передачу германских эскадр в руки Англии, а если оно согласится, то вряд ли окажется в состоянии сохранить после того власть в своих руках. Англичане это прекрасно понимают, а потому они вероятно откажутся от такого слишком сильного средства.

Любопытно, что г. Арчибальд Хэрд, морской корреспондент «Дэйли Телеграф», человек хорошо осведомленный и располагающий большими официальными связями, лично выступая в своей газете с обсуждением вопроса о гарантиях, старается внести некоторое смягчение в слишком суровую постановку этого вопроса редакцией. По его мнению, правительством союзных держав «следовало бы во всяком случае настаивать на выдаче англичанам германских подводных лодок». Арчибальд Хэрд утверждает, что германцам за время войны удалось настолько широко развернуть дело нового подводного судостроения, что верфи с избытком компенсировали ущерб в две сотни подводных лодок, потерянных германским подводным флотом во время военных операций. Германия в настоящее время располагает весьма значительным числом лодок, из которых большинство принадлежит к новейшим и могущественнейшим типам. Здесь, по мнению авторитетного корреспондента, кроется главная опасность. Несмотря на то, что дозорная служба в английском флоте поставлена очень хорошо; несмотря на то, что тактике удалось выработать вполне действенные приемы борьбы против подводных судов; несмотря на грандиозную организацию охраны — германский подводный флот еще очень силен и безусловно способен нанести противнику громадный вред.

Линейного флота Арчибальд Хэрд повидимому не боится, но возможная деятельность германских подводных лодок во время перемирия вызывает у него опасения. Поэтому он выдвигает проект выдачи подводного флота. Однако, нам кажется, что вряд ли и этот более скромный проект будет проведен в жизнь, так как помехою к его осуществлению явятся опять те же самые соображения политическо-психологического свойства. В переживаемый нами момент психология общественного мнения играет громадную роль, и те, кто хотят действительно открыть возможность мирных переговоров, не должны стоять на непримиримых позициях. Иначе можно создать совсем нежелательную психологию отчаяния с новым взрывом войны, которая тогда уже будет пресловутою войной-до-конца, а этот конец войны окажется пожалуй и

концом европейской цивилизации. Истощенный материк не будет в состоятии сохранить свое главенствующее значение на этой планете. Крайностей надо избегать. Это благоразумнее со всех точек зрения. И если дипломаты в Берне или в Страсбурге не в состоянии найти базы для переговоров основанных на взаимном доверии, то пожалуй лучше было бы, если бы они потщились по крайности найти какой нибудь компромисс. Надо думать, что оно в конце концов так и будет.

Обращаясь теперь к вопросу о будущих мирных переговорах, нам надо предвидеть опять великие трудности, неизбежно связанные с ними. До войны можно было хотя бы надеяться на их разрешение—на войну. Но теперь и эта надежда не существует, так как война выявила свою полную неспособность разрубить узлы XX века. Эти узлы оказались на практике настолько спутанными и крепкими, что дальнейшая работа мечей над ними грозит уже самыми мрачными последствиями. Если правительства захотят продолжать удары, то узел пожалуй и окажется в конце концов разрубленным, но тогда на лицо не станет никого, кто мог бы продуктивно использовать для себя эту удачу, купленную слишком дорогой ценой. Не следует забывать тех львов известного анекдота, которые сражались между собою доколе от них не осталось только два хвоста. Драматическая судьба, постигшая этих слишком упрямых зверей, дает поучительнейший урок.

Если с одной стороны прав Ллойд Джордж, заявивший наднях, что за каждую вещь надо платить ее полную цену, то с другой стороны правы и те, которые предупреждают об опасности платить черезчур большую цену, резко превышающую стоимость товара. Ясно, что уже и теперь. Европа заплатила слишком много. Она надорвалась, и в случае дальнейшего продолжения войны может подорваться вовсе. А тогда она потеряет то мировое значение, которое было одинаково необходимо для нее и полезно для мира.

Еще осенью текущего года один из самых серьезных западных писателей говорил: «при заключении мира, мы увидим бедную Европу, экономически и морально усталою,

и утратившею свое хозяйственное и культурное первенство. Во главе мира господствующее положение займет Америка и тогда серьезно может начаться американизация подавленной Европы. С замученной до полусмерти Европою Америке не трудно будет справиться. Для молодой заатлантической державы открываются все возможности»...

Процесс водворения американской гегемонии, политической и культурной, начнется с водворением гегемонии экономической, а последняя будет прежде всего обусловлена гегемонией морской. Это—старая история: кто повелевает морем, повелевает миром.

Европа уже почти потеряла свою власть над миром. Авторитетный английский журнал «Шиппинг Уорлд» обращает внимание общества на сие обстоятельство и с тревогою спрашивает: «Будем ли мы в состоянии при наших потерях сохранить за собою после войны место величайшей морской нации? Уже и теперь наша торговля должна была отойти от экзотических и наиболее отдаленных путей. Это обстоятельство обозначает фактический разрыв хозяйственных связей с заморскими странами. Будем ли мы в состоянии возобновить эти связи после войны, или же нас окончательно и безповоротно вытеснит конкуррент? Америка развивает лихорадочную деятельность в создании новых торговых тонн. Она сознательно стремится стать первою торговою морской державой на свете».

В тот момент, когда центр морской торговли переместится из Европы на ту сторону Атлантического океана, вместе с ним переместится и центр управления всей хозяйственной жизнью планеты. Это будет означать прежде всего резкий подъем и без того уже значительной американской индустрии, перед которой откроются самые изумительные возможности, Гегемония в торговом и промышленном отношении повлечет за собой гегемонию в банковской мировой политике, которая будет в высшей степени солидно подкреплена еще тем фактом, что торговый баланс Америки уже был и несомненно останется на долгое время активным. И до войны сотни

миллионов золота ежегодно притекали в Штаты результатом товарообмена. А теперь по приблизительным подсчетам уже целая треть всего мирового запаса золота сосредоточена в Америке, где кроме того оказались возвращенными назад и сосредоточенными огромные портфели ценных американских бумаг. Европа стоит на пути к тому, чтобы сделаться крупным должником Америки, которая стремится стать мировым кредитором. Недаром в английской Нижней Палате на днях с тревогою указывалось, что «преобладание Лондона, как всесветного финансового центра, сильно потрясено»...

В интересах Европы безусловно—кончать теперь великую европейскую войну, затянувшуюся слишком долго. Окончить ее будет трудно, но дело стоит того, чтобы постараться преодолеть всяческие трудности, как бы велики они не были. Бессмысленно продолжать войну, потерявшую смысл даже для возможного победителя, который в лучшем случае может приобрести только кажущееся право на выгоду, ибо выгодой этой затянувшейся войны воспользуется третий. Эта мысль, еще недавно считавшаяся ересью, малодушием и чуть ли не преступлением,—начинает теперь проникать собою общественное сознание. О ней открыто говорят и пишут даже в таких политических собраниях и на таких газетных столбцах, которые до сего времени категорически исключали любую постановку вопроса, расходящуюся с идеологией войны-до-конца.

Характерно, что вместо того, чтобы говорить о способах как достигнуть победы, — в настоящее время все больше и больше начинают говорить о способах, как достигнуть соглашения мирным путем. При этом естественно затрагивается вопрос о всех существующих или подозреваемых препятствиях к возможности соглашения, и в результате напряжения политической мысли в эту сторону, перед нами развертывается чрезвычайно любопытная картина, которая в настоящее время уже с достаточной ясностью вырисовывает все контуры встречи и расхождения интересов государств в развоевавшейся Европе.

Эти специальные страницы нашего журнала конечно не могут быть занимаемы описанием таких политических и хозяйственных картин в сколько нибудь полном их виде. Здесь нам по существу своей задачи приходится ограничить себя только той стороной вопроса, которая относится к морскому делу и освещением которой мы предполагаем теперь закончить наше сегодняшнее обозрение.

Обращаясь к морской стороне вопроса о политических затруднениях в деле заключения мира, мы, быть может, не без удивления должны констатировать, что тут никаких непреодолимых затруднений, в сущности говоря, нет.

Принцип свободы морей, который в своей идеальной форме не только приемлем, но даже и объявлен желательным для обоих сторон, мог бы, конечно, создать значительные затруднения в своем практическом применении. Однако, теперь— как это для всех ясно — когда Германия не будет иметь возможности настаивать на получении каких либо опорных пунктов или опорных привиллегий в деле достижения своих дрангов на Ближний Восток и на Африку—теперь практическое применение принципа свободы морей не обусловит собою никаких непреодолимых конфликтов.

Коррективом к до военному положению, которое в общих чертах останется и для времени после-военного, здесь явится, вероятно, на первом плане демилитаризация черноморских проливов. Демилитаризация Кильского канала, на которой, повидимому, собираются настаивать союзники, имеет только формальное значение, и Германия, поскольку она не собирается в непродолжительном времени снова начать войну, конечно не станет протестовать слишком упрямо против этого требования. О Панамском канале речи на мирной конференции, вероятно, не будет, так как наиболее красноречивые участники этой конференции, приехавшие с той стороны Атлантического океана, предложат сего вопроса не касаться. Приходится думать, что таким образом некоторое ограничение принципа свободы морей все-таки останется. Хотя бы в местных делах связи Атлантики с Тихим океаном через Панамский перешеек.

Что касается отдельных морских бассейнов, то некоторые перемены тут, во первых, намечаются в Адриатике, где Сербия должна получить свободный выход к морю, и где Австрия будет вынуждена сократить длину своей береговой черты в пользу Венгрии, Италии и отчасти Сербии. Во вторых, перемены, по сравнению с положением дел осенью 1918 года, произойдут в Балтийском море, где Германия лишится того исключительного привиллегированного состояния, которое досталось ей в результате Брестского договора. Общий список прежних балтийских проблем усложнится еще одной новой проблеммою касательно предоставления свободного выхода к морю для воссоздаваемой Польши. Если прежняя Германия, без ответственного министерства, имела основание мечтать о насильственном принуждении поляков к заключению таможенного союза с Германией (см. осенью статьи в «Норддейтше Аллгемайне Цайтунг», полуофициозной газете, органе германского канцлера) и, значит, к созданию органической связи будущей Польши с Германией—под угрозою отрезать Польшу от внешних рынков и от моря, то в новой Германии такие мечты конечно места иметь не могут. Польша должна стать морской балтийской державою, и вопрос сводится только к выбору подходящего для него побережья. Что будет выбрано—мы сказать разумеется пока не можем, и поэтому ограничимся только указанием на два существующих проекта, из которых один носит название проекта данцигского, а другой — рижского. Эти два географических названия сами по себе определяют и сущность дела.

В других морских бассейнах сколько нибудь серьезных перемен не предвидится, по крайней мере насколько мы можем судить по имеемым у нас сведениям.

По этим же сведениям, некоторые еще осложнения могут встретиться при обсуждении морских дел на будущей мирной конференции в связи с вопросом о фактическом проведении в жизнь постановлений парижской конференции 1916 года касательно международной экономической борьбы против центральных держа. Как известно, вторая междусоюзная торговая конференция, закончившая недавно в Париже свои

работы, подтвердила лозунги первой конференции, и таким образом этот вопрос остается выдвинутым пока на первую очередь. Однако, по сему поводу мы не можем высказать ничего определенного, ибо имеем основание предполагнть, что вопрос всетаки будет пересмотрен, тем более, что Америка повидимому выскажется против заключения наступательного экономического союза, имеющего целью ведение хозяйственной войны после окончания войны военной. Вот вкратце сущность тех морских вопросов, рассмотрение которых займет собою часть работ мирного конгресса. Легко видеть, что здесь нигде и ни в чем нет непреодолимого. Морские вопросы решительных препятствий к заключению мира не представят. Но, конечно, кроме морских, есть еще и другие вопросы, несравненно более сложные, трудные и запутанные. От той или другой формы их разрешения будет зависеть не только разрешение морских вопросов, но даже и самая постановка последних. А здесь быть пророком трудно. Как бы сравнительно много мы ни знали, мы знаем все же слишком мало. И то чего мы не знаем, есть как раз то, что нам больше всего нужно было бы знать, чтобы судить о будущем хоть сколько нибудь обоснованно. При этом условии пророчества были бы по меньшей мере легкомысленны. И праздны были бы вопрошения. Нам остается только ждать, тем более, что если мы не очень ошибаемся, нам остается ждать недолго.

Борис Доливо-Добровольский.

Товарищество „СКОРОХОД“

ОБУВЬ

ПЕТРОГРАД.

Русское Акционерное Общество

„ГАЗО-АККУМУЛЯТОР“.

ПЕТРОГРАД, Екатерининская, д. 8.

Телеф. ПРАВЛЕНИЯ: 108-92, 677-26, Склад 631-66.

Телеграфный адрес: АГАФОРС ПТГР. 476-36, 677-49.

Система „АГА“.

Растворенный ацетилен. Проблесковый свет.

Газо-аккумуляторы «АГА».
Оборудование газовых станций «АГА».
Освещение «АГА» для паровозов, вагонов, дрезин, автомобилей, мотоциклов, судов.
Семафорные огни «АГА».
Полевые факелы «АГА».

Патенты ДАЛЕНА.

Изобрѣтение шведского инженера Густава Далѣна удостоены в 1912 мировой премии Нобеля.

Прожекторы «АГА».
Аэромаяки «АГА».
Сигнальные фонари «АГА».
Маяки, буи, баканы «АГА».
Сирены «АГА».
Сварочные приборы «АГА».

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

НА ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

„БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ".

Журнал посвящен исключительно вопросам морского и речного транспорта и связанным с ними вопросам: экономическим, правовым, финансовым, техническим, профессиональными и бытовым. Не преследуя коммерческих целей, являясь органом официально-справочнаго характера и в то-же время культурно-просветительным, журнал разсчитан на круг читателей не только из среды работников воднаго транспорта, но имеет в виду широкие массы населения и ставит своей задачей будить интерес к торговому мореплаванию в этих массах, которые до сих пор так мало интересуются морским и речным делом, а между тем возсоздание и развитие отечественнаго флота должно быть делом народным и лишь пробуждение интереса и любви к нему в самом народе может поставить наш торговый флот на ту высоту, на которой он только и будет иметь государственное значение.

Подписная плата: на год—36 руб., на полгода—18 руб., на 3 мес.—9 руб., на 1 мес.—3 руб. **Отдельные номера 75 коп.**

Подписка принимается в конторе журнала: **Петроград**, Мойка 106; в **Кронштадте:** в Комиссариате Обл. Упр. водн. тр. Балт. моря, Макаровская ул., здание Инжен. Училища; в **Москве:** в Редакции журнала „Водный Транспорт" — Замоскворечье, Кузнецкая, 14.

Розничная продажа производится: в Петрограде: в конторе Редакции (Мойка, 106), в книжном складе Морского Комиссариата, здание Адмиралтейства, Дворцовый проезд; в книжн. магаз. Вольфа, Невский пр., 13; в Отделе Торговых Портов (Мойка, 40), в Отделах Всерос. союза раб. водн. тр-та—Петроградском (Садовая ул., 50), Невском (Николаевская наб., 7), Кронштадтском (Кронштадт, Макаровская ул., д. бывш. Главн. Командира), у кассиров на пристанях и пароходах Обл. Упр. и у газетчиков. В Москве—в Отделе Морск. Трансп. у В. А. Децембирскаго (Замоскворечье, Кузнецкая, 40).

Объявления принимаются в редакции журнала (Мойка, 106) ежедневно от 10 до 4 час. дня, за плату: за строку в одном столбце петита впереди текста—3 р., позади—2 р. 50 к.; казенным и общественным учреждениям впереди текста 2 р., позади 1 р. 50 к. При многократном печатании допускается скидка: при помещении в 6 №№—5%, 12 №№—10%, 24 №№—20%. Объявления на целом листе или части—по соглашению. На странице 2 колонны × 82 строки = 164 стр. петита.

Адрес Редакции и конторы журнала **„БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"**: Петроград, Мойка, 106. Телеф.: 11-72 и 531-40.

Редактор принимает ежедневно (кроме праздников и суббот) от 2—4 час. дня.

РУССКОЕ ОБЩЕСТВО

ТОРГОВЛИ

АПТЕКАРСКИМИ ТОВАРАМИ.

В ПЕТРОГРАДЕ, Казанская улица, д. № 12. ‖ ОТДЕЛЕНИЯ: в Харькове и Екатеринбурге.

МЕДИКАМЕНТЫ: перевязочные, резиновые и хирургические предметы, минеральные воды, косметические, аптекарские, москательные, красочные и химические товары.

ХИМИЧЕСКИ ЧИСТЫЕ КИСЛОТЫ И РЕАКТИВЫ ДЛЯ АНАЛИЗОВ.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ: Богословского Горнозаводского Общества по продаже хромпика, Русского Общества для выделки и продажи пороха, по продаже селитры, буры и борной кислоты, Финского Электрического Общества по продаже бертолетовой соли и др.

Адрес для телеграмм: ФАРМАЦЕВТИКА.

ВОЛЖСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

МАСЛОБОЙНЫХ и ХИМИЧЕСКИХ ЗАВОДОВ

„САЛОЛИН".

ПРАВЛЕНИЕ В ПЕТРОГРАДЕ.

Заводы Общества в Петрограде и в Нижнем-Новгороде.

ЗАВОДЫ ОБЩЕСТВА ПРОИЗВОДЯТ:

1) Салолин. Салолин приготовляется из растительного масла или животного жира, титром от 45 до 60, и вполне заменяет сало в мыловаренном производстве и стеарин в производстве свечей. По производству салолина заводы Волжского Акционерного Общества «Салолин» являются первыми и единственными во всей России. 2) Хлопковое масло. 3) Кокосовое масло. 4) Кокожар. 5) Хлопкожар. 6) Гуселин. 7) Вазелиновое масло. 8) Олифу половую. 9) Смазочные масла. 10) Кристаллическую соду и железный купорос. 11) Линтерную хлопковую вату. 12) Столяровое масло. 13) Мыла аппретурныя. 14) Мыла для стирки белья. 15) Глицерин. 16) Экстрамарин— специальное смешанное масло для смазывания тяжелых и легких судовых машин.

5 P